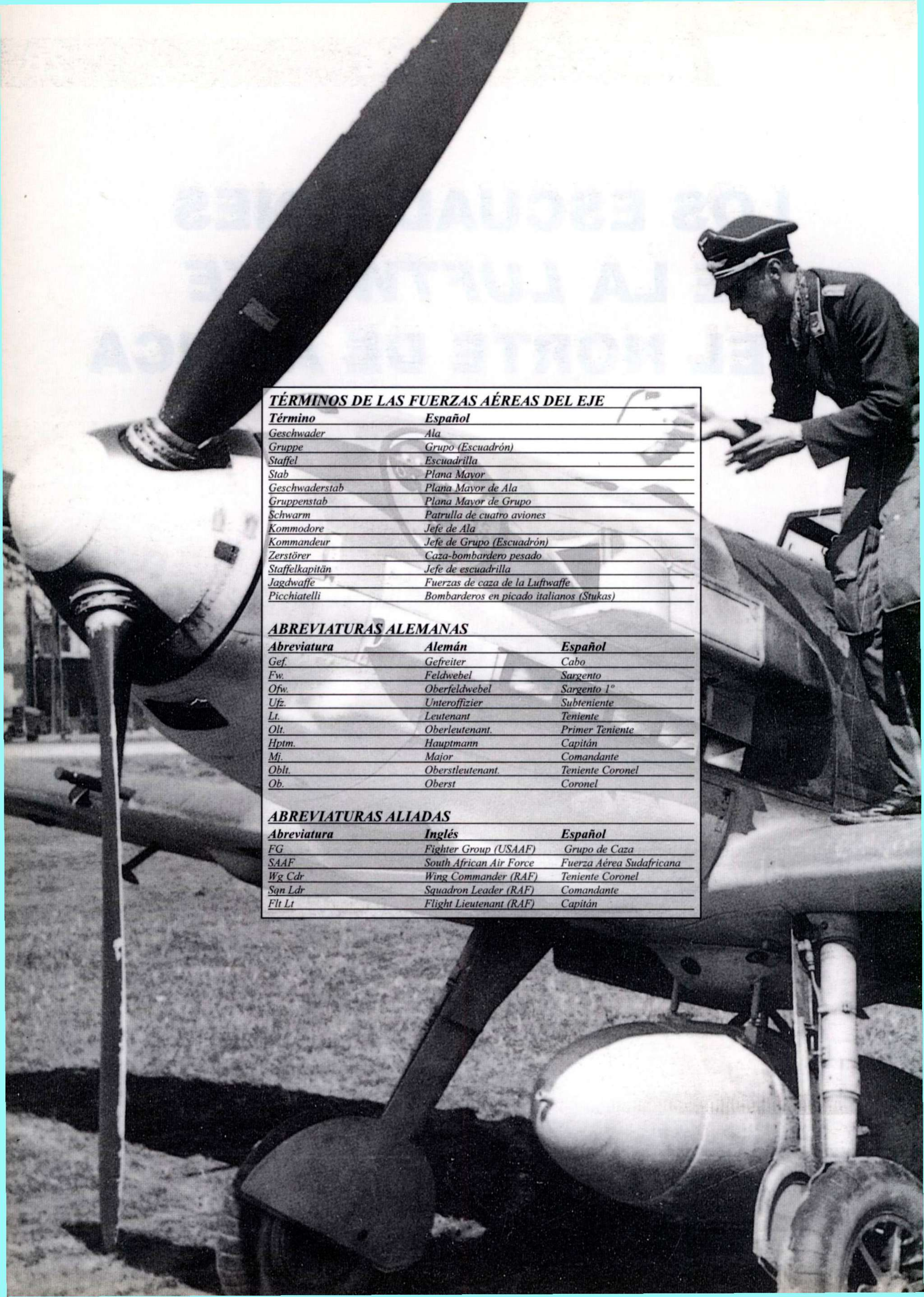


AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
LOS ESCUADRONES
DE LA LUFTWAFFE
EN EL NORTE DE ÁFRICA
ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

LOS ESCUADRONES DE LA *LUFTWAFFE* EN EL NORTE DE ÁFRICA



TÉRMINOS DE LAS FUERZAS AÉREAS DEL EJE

Término	*Español*
Geschwader	*Ala*
Gruppe	*Grupo (Escuadrón)*
Staffel	*Escuadrilla*
Stab	*Plana Mayor*
Geschwaderstab	*Plana Mayor de Ala*
Gruppenstab	*Plana Mayor de Grupo*
Schwarm	*Patrulla de cuatro aviones*
Kommodore	*Jefe de Ala*
Kommandeur	*Jefe de Grupo (Escuadrón)*
Zerstörer	*Caza-bombardero pesado*
Staffelkapitän	*Jefe de escuadrilla*
Jagdwaffe	*Fuerzas de caza de la Luftwaffe*
Picchiatelli	*Bombarderos en picado italianos (Stukas)*

ABREVIATURAS ALEMANAS

Abreviatura	*Alemán*	*Español*
Gef.	*Gefreiter*	*Cabo*
Fw.	*Feldwebel*	*Sargento*
Ofw.	*Oberfeldwebel*	*Sargento 1º*
Ufz.	*Unteroffizier*	*Subteniente*
Lt.	*Leutenant*	*Teniente*
Olt.	*Oberleutenant.*	*Primer Teniente*
Hptm.	*Hauptmann*	*Capitán*
Mj.	*Major*	*Comandante*
Oblt.	*Oberstleutenant.*	*Teniente Coronel*
Ob.	*Oberst*	*Coronel*

ABREVIATURAS ALIADAS

Abreviatura	*Inglés*	*Español*
FG	*Fighter Group (USAAF)*	*Grupo de Caza*
SAAF	*South African Air Force*	*Fuerza Aérea Sudafricana*
Wg Cdr	*Wing Commander (RAF)*	*Teniente Coronel*
Sqn Ldr	*Squadron Leader (RAF)*	*Comandante*
Flt Lt	*Flight Lieutenant (RAF)*	*Capitán*

LOS ESCUADRONES DE LA *LUFTWAFFE* EN EL NORTE DE ÁFRICA



ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en las obras:
JUNKERS Ju 87 Stukageschwader *of North Africa and the Mediterranean* © Osprey 1998
Bf 109 Aces of North Africa and the Mediterranean © Osprey 1995
Messerschmitt Bf 110 Zerstörer *Aces of World War 2* © Osprey 1999
Focke-Wulf Fw 190 Aces of the Western Front © Osprey 1996

Textos originales en Inglés de John Weal y Jerry Scutts
Traducción: Carlos G. Antoranz
Ilustración de portada realizada por Iain Wyllie
Perfiles de aviones realizados por Mark Styling, John Weal, Chris Davey, y Iain Wyllie
Figuras de pilotos realizadas por Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 6º
28003 Madrid, España

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-388-3
D.L.: M-35037-2000

Ilustración de portada
En la primavera de 1941 se trasladaron aviones del 1./StG 77 de Yugoslavia al Sur de Grecia para llevar a cabo operaciones contra Creta. Aquí puede verse al Hauptmann Helmut Bruck saliendo de un ataque contra buques aliados en la Bahía de Suda, dejando tras de sí un rastro de destrucción

ÍNDICE

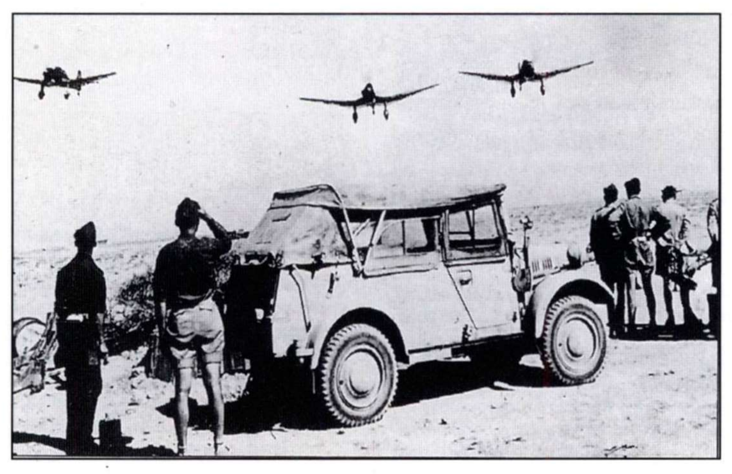
EL CANTO DEL CISNE DEL *STUKA*

Después del bajo rendimiento del Ju-87 en la Batalla de Inglaterra, quedaba claro que este avión –antaño orgullo de la Wehrmacht– era extremadamente vulnerable en un entorno hostil. Sin embargo, en el Teatro de la Guerra del Mediterráneo, su falta de velocidad y maniobrabilidad no suponían un problema tan acusado y podía resultar un aparato muy útil. Por lo tanto, en diciembre de 1940, Hitler autorizó que dos *Stukagruppen* casi sin ocupación, que estaban inactivos en el Paso de Calais, se trasladasen a Sicilia para ayudar a su aliado italiano, Mussolini. Su primera misión fue hundir el HMS *Illustrious.* A pesar del intenso bombardeo a que fue sometido tanto en mar abierto como en el arsenal de La Valetta, el portaaviones consiguió ponerse a salvo escapando a Alejandría. Poco más de una semana después de la huida del *Illustrious*, el I/StG. 1 del Hptm. Hozzel, fue trasladado a la otra orilla del Mediterráneo para apoyar a las fuerzas terrestres del Eje que operaban en Libia; seguido quince días después por el II/StG. 2 del Mj. Enneccerus. A estas dos unidades se uniría en Castel Benito, a primeros de febrero, el 96º *Gruppo* del Capitano Ercolano Ercolani.

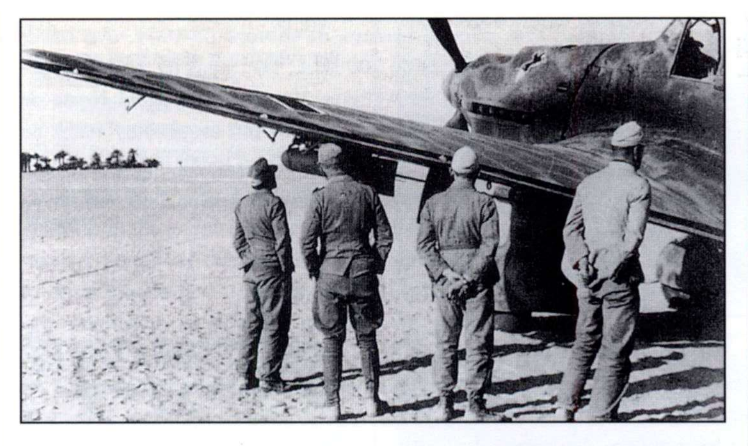
Dado que en aquel entonces Libia formaba parte del Imperio Italiano, el personal del 96º *Gruppo* se adaptó con bastante rapidez a su nuevo entorno; pero para las tripulaciones del I/StG.1 y del II/StG.2, la mayoría de las cuales habían sido reclutadas en el Norte de Alemania, todo aquello era nuevo. Había mucho que aprender: desde los hábitos personales –nunca había que ponerse las botas por la mañana sin haber comprobado antes ¡que no había ningún escorpión dentro!– hasta los procedimientos operativos: no inflar las ruedas del avión a la presión correcta al empezar el día ¡con el calor del mediodía era probable



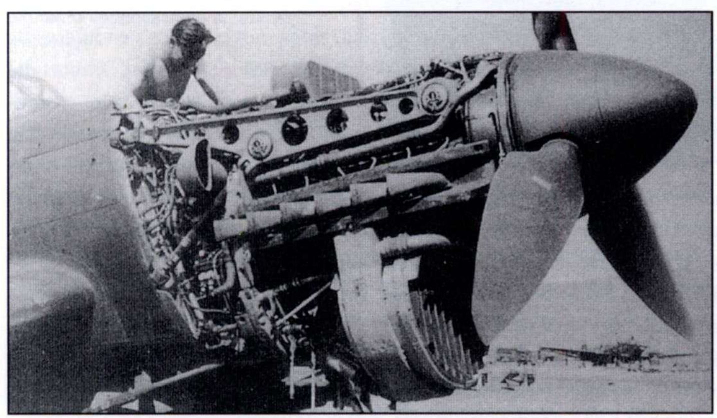
Los recién llegados tienen que aprender a enfrentarse con la arena del desierto que todo lo invade.



Miembros del *Afrika Korps* contemplan una *Kette* de Stukas que pasa rugiendo sobre sus cabezas...



...mientras otros miran todavía más de cerca. Un aparato del I/StG.1 está siendo limpiado en una pista de aterrizaje junto a un típico oasis del desierto de ondulantes palmeras.



Pero el pintoresco escenario tenía poca importancia para aquellos héroes anónimos de la campaña del Norte de África: las tripulaciones de tierra. Aquí, un mecánico efectúa una comprobación de última hora del motor de un Stuka que ya está cargado con sus bombas y listo para despegar.

que estallasen! (de hecho, los alemanes descubrirían más adelante que su compuesto artificial de Buna soportaba los rigores de la campaña del desierto mejor que el caucho natural). Incluso tuvieron que recurrir a los italianos para poder disponer de lubricantes adecuados. La grasa que utilizaban normalmente para las piezas metálicas en movimiento, sencillamente se derretía y escurría hacia fuera, lo cual provocaba que los motores se gripasen y las armas se interrumpiesen.

Había mucho que asimilar y poco tiempo para hacerlo, ya que la presencia en África de los Stukas era una faceta más de la intervención de Hitler para ayudar a su aliado del Sur. Al comienzo de la guerra en el Mediterráneo, el 10 de junio de 1940, las tropas italianas y británicas estaban frente a frente a ambos lados de la línea fronteriza entre Libia y Egipto. Fueron los italianos quienes, finalmente, hicieron el primer movimiento cuando, el 13 de septiembre, las fuerzas del Mariscal Graziani descendieron por el paso del Halfaya penetrando en Egipto. Avanzaron unos 100 kms. hasta Sidi Barrani, donde detuvieron su avance y se establecieron en defensiva.

El 9 de diciembre, el General Wavell contraatacó. Esta primera ofensiva británica en el desierto occidental no sólo consiguió expulsar a los italianos, numéricamente superiores, fuera de Egipto, sino que les obligó a retirarse a través de Cirenaica (la provincia Oriental del Libia), tomando a su paso Bardia, Tobruk y Bengasi, la capital de la provincia. Para los italianos se repetía de nuevo lo ocurrido en Albania y Grecia.

Sin la ayuda de instrumentos mecánicos, la instalación de un depósito auxiliar de combustible era un trabajo que requería muchos brazos.





La 4ª/StG.2 sobrevuela Cirenaica. Apenas visible, sobre la parte derecha de los capots de los aparatos...

...se distingue la insignia adoptada por la *Staffel* poco después de su llegada al Norte de África.



La primera semana de febrero de 1941, tras haber avanzado más de 800 kms., las tropas de Wavell se detuvieron en El Agheila. En la campaña del Norte de África, la geografía –con los infranqueables mares de arena del interior– imponía que todas las operaciones de importancia se realizasen a lo largo del relativamente estrecho cinturón costero que bordea el Mediterráneo. Otra ley inmutable era que, cuando un bando avanzaba, y sus líneas de comunicación y abastecimiento se prolongaban, su potencia ofensiva se debilitaba gradualmente; mientras que el enemigo, obligado a retirarse a zonas cada vez más próximas a las bases logísticas de su zona de retaguardia, iba ganando fuerza hasta que, como un muelle comprimido, era capaz, a su vez, de desencadenar una contraofensiva.

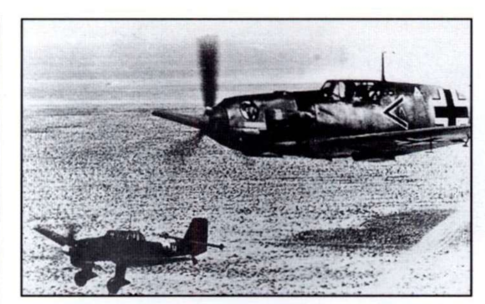
En la campaña del Norte de África, estos movimientos pendulares de avance y retirada iban a producirse nada menos que seis veces antes del desenlace final. La primera ofensiva de Graziani hacia el Este, entrando en Egipto, y la respuesta de Wavell hacia el Oeste efectuando una profunda penetración en Libia, no fueron sino las dos primeras oscilaciones del péndulo. Y fue en ese momento, cuando la ya algo precaria posición de Wavell (hacía tiempo que el avance de sus fuerzas había superado la capacidad de sus comunicaciones por tierra, y dependía de las unidades del Escuadrón Costero de la Flota del Mediterráneo para el abastecimiento de sus tropas por mar) empeoró a causa de dos factores exteriores: la retirada del desierto de tropas británicas que fue preciso enviar en ayuda de Grecia, y la llegada al Norte de África de fuerzas alemanas que acudían en ayuda de los italianos.

Como único armamento defensivo disponible del embrionario '*Fliegerführer Afrika*', los sesenta Ju 87 del I/StG.1 y el II/StG.2 fueron lanzados a la refriega casi inmediatamente. Su misión tenía dos aspectos principales: por un lado, ablandar al enemigo antes de la inminente contraofensiva alemana; y por otro, impedir que recibiese suministros, bombardeando los puertos situados a lo largo de la costa de Cirenaica que ahora estaban en poder de los británicos.

Los Stukas del I/StG.1 iban a sufrir su primera baja durante la campaña de África al ser derribado por el fuego antiaéreo uno de sus aparatos sobre El Agheila el 14 de febrero. Cuatro días después, en un punto más alejado de la costa, cerca de Mersa Brega, el mismo *Gruppe* fue también el primero en encontrar oposición aérea –doce de sus Ju 87 fueron atacados por Hurricanes, que reclamaron haber derribado ocho bombarderos en picado.

El 22 de febrero, en un ataque contra Bengasi, los Stukas consiguieron causar daños al patrullero costero británico *Terror,* que se hundió dos días después mientras intentaba llegar a Alejandría. Entre tanto, los Ju 87 habían enviado al fondo del mar al destructor *Dainty,* de 1.375 toneladas –o, utilizando el termino de la jerga de los tripulantes de los Stuka, lo 'empujaron bajo el agua'. Los objetivos situados en tierra fueron también bombardeados en picado con una intensidad cada vez mayor hasta que, el 31 de marzo, los alemanes lanzaron su contraataque. En este ataque, concebido inicialmente como un simple 'reconocimiento en fuerza', el jefe Alemán –un tal General Lt. Erwin Rommel– identificó y aprovechó rá-

Durante los primeros meses en el desierto, los Stukas, escoltados por los Bf 109, eran un arma formidable. Aquí se ve a otro Ju 87B-2 Tropicalizado de la 4ª *Staffel* bajo la protección nada menos que del Olt. Ludwig Franzisket, *Gruppen-Adjutant* del I/JG 27.



Pero también se producían bajas. Aquí un Ju 87 se ha estrellado en un pequeño barranco próximo a la Vía Balbia, la principal ruta de abastecimiento del *Afrika Korps*. Un soldado se apresura a acudir al rescate.



pidamente las debilidades de su enemigo.

El 'reconocimiento' se convirtió pronto en una ofensiva en toda regla, y en poco más de un mes, toda Libia estaba otra vez en manos de las fuerzas del Eje, y las tropas alemanas conseguían pasar al otro lado de la frontera egipcia ocupando las escarpadas rocas del paso de Halfaya. Este cuello de botella, inevitablemente conocido por los soldados aliados como 'el Paso del Infierno', situado en la estratégicamente vital carretera que une los dos países, iba a ser el escenario de gran número de encarnizados combates.

Decir que *toda* Libia estaba otra vez en manos del Eje no es totalmente exacto. Es cierto que Rommel había recuperado todo el territorio perdido por los italianos a finales del año anterior. En su avance hacia el Este también había recuperado y vuelto a ocupar todas las ciudades costeras tomadas por Wavell... pero con una notable excepción: ¡Tobruk!

Antes de la guerra, muy pocos habían siquiera oído hablar de este pequeño puerto libio habitado por no más de 500 almas. Incluso cuando después Mussolini lo amplió, convirtiéndolo en una base naval secundaria, su importancia no era grande. Pero cuando la 9ª División Australiana, junto con algunas unidades británicas de artillería y un regimiento hindú de caballería 'desmontado', se retiraron al interior de las defensas de su perímetro negándose a rendirse a las fuerzas del Eje que les rodeaban, dio comienzo un épico sitio de ocho meses de duración que ahora figura entre las páginas de la historia militar.

A lo largo de aquellos ocho meses, Rommel intentó una vez tras otra eliminar la amenaza que suponía para su retaguardia inmediata Tobruk, situado a sólo unos 150 kms. detrás de la línea del frente que discurría a caballo de la frontera con Egipto). Además, mientras la plaza siguiese ocupada por el enemigo, los alemanes no podían utilizarlo como puerto avanzado de abastecimiento. Para los aliados era también esencial que Tobruk resistiese durante todo el tiempo que fuese posible. Al comprometer una parte importante de las fuerzas de Rommel, e impedirle acumular las fuerzas y recursos necesarios, la presencia de la guarnición no sólo le estaba impidiendo avanzar más allá, hacia su objetivo declarado, Alejandría, sino que también conseguía ganar un tiempo valiosísimo para que el Ejército Británico en Egipto pudiese recobrarse de sus recientes pérdidas y prepararse, a su vez, para la inminente contraofensiva.

Tobruk y sus alrededores iban a ser el principal objetivo de las operaciones de los Stukas en el desierto occidental durante la mayor parte del resto del año. Las instalaciones portuarias y la ciudad fueron bom-

Durante la primavera de 1941, los Stukas llevaron a cabo principalmente dos tipos de misiones: contra las fuerzas terrestres enemigas –este aparato de la 4ª /StG.2 lleva todavía su insignia original de la hoja de trébol–...





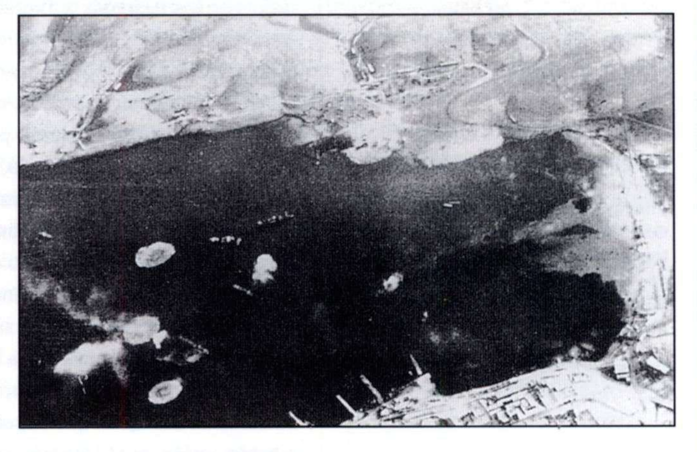
... y contra el tráfico marítimo costero británico –en este avión, perteneciente a la misma *Staffel,* que regresa volando a poca altura de la superficie del mar, se aprecia claramente el nuevo emblema de la palmera.

bardeadas constantemente, al igual que las defensas orientadas hacia el interior construidas originalmente por los italianos –los 45 kms. de alambrada del perímetro exterior, con sus fortificaciones y blocaos, la alambrada interior, los siete fortines y las dos pistas de aterrizaje.

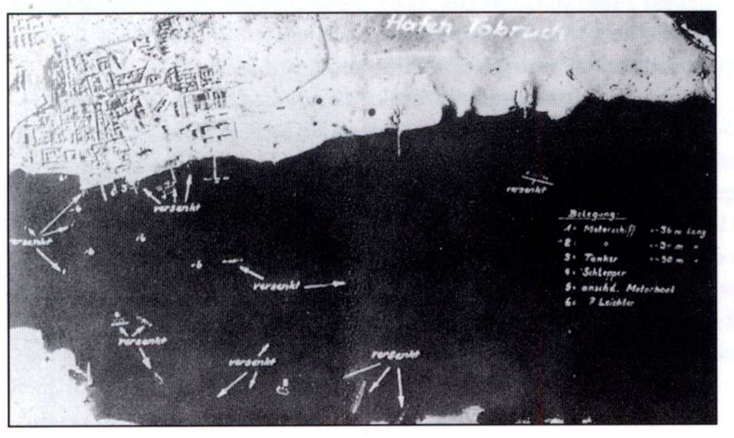
En poco tiempo, el puerto quedó sembrado de barcos hundidos, y la ruta a lo largo de la costa, desde Alejandría a Tobruk, utilizada por los buques de transporte y los navíos del Escuadrón Costero para transportar suministros para la guarnición asediada, fue pronto conocida como 'el Paseo de las Bombas'.

En el mismo momento en que los Stukas comenzaban su costoso duelo de ocho meses con los defensores de Tobruk, tuvieron lugar algunos cambios en su organización. El mismo día en que el cerco del eje se cerraba en torno a la ciudad, los Ju 87R de largo alcance de la 7ª y 8ª/StG.1 salían de Trapani, Sicilia, en dirección a Trípoli. Estaban a punto de sustituir al I/StG.1 del Mj. Hozzel, que iba a ser retirado de Libia para tomar parte en la Operación *Marita*.

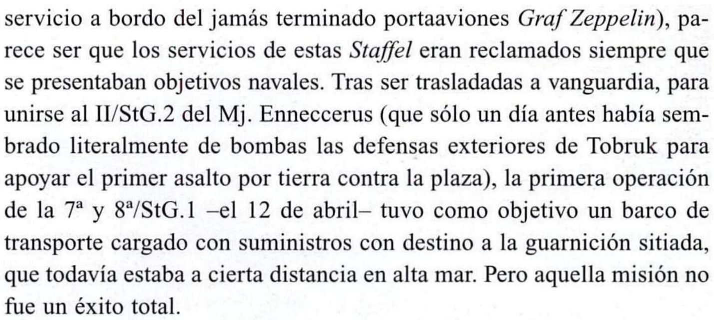
Debido a sus antecedentes navales (el III/StG.1 había sido activado para prestar



Unidades navales británicas bajo ataque en el puerto de Tobruk...



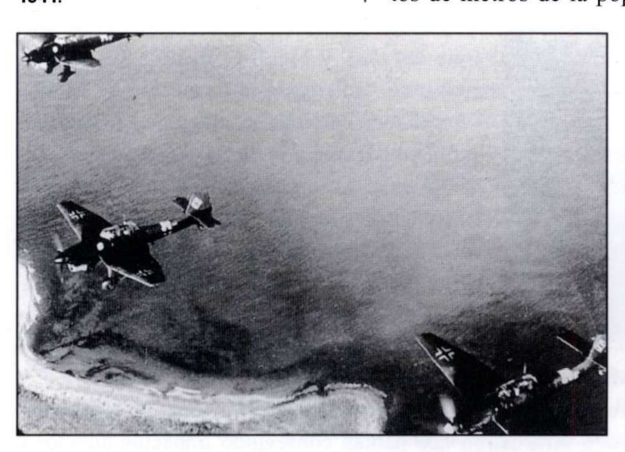
... y una fotografía tomada en un reconocimiento fotográfico en la que se analizan los resultados del ataque, incluyendo una lista de los barcos presentes y con flechas que apuntan a los hundidos.



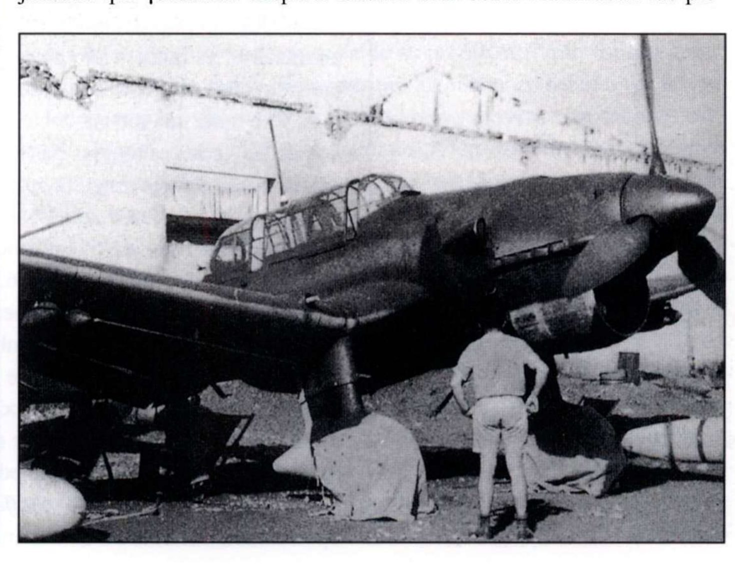
servicio a bordo del jamás terminado portaaviones *Graf Zeppelin*), parece ser que los servicios de estas *Staffel* eran reclamados siempre que se presentaban objetivos navales. Tras ser trasladadas a vanguardia, para unirse al II/StG.2 del Mj. Enneccerus (que sólo un día antes había sembrado literalmente de bombas las defensas exteriores de Tobruk para apoyar el primer asalto por tierra contra la plaza), la primera operación de la 7ª y 8ª/StG.1 –el 12 de abril– tuvo como objetivo un barco de transporte cargado con suministros con destino a la guarnición sitiada, que todavía estaba a cierta distancia en alta mar. Pero aquella misión no fue un éxito total.

Aunque, según los informes, el buque sin identificar fue alcanzado, consiguió derribar a uno de sus atacantes. Según otra tripulación, que vio como el aparato de la 7ª *Staffel* se estrellaba en el mar a unos cientos de metros de la popa del objetivo, el barco había disparado ¡una especie de cohete con un paracaídas que arrastraba cierta longitud de cable por detrás! Además, la visibilidad, que no había sido buena durante el despegue, cuando los Stukas regresaron a Derna había degenerado en una furiosa tormenta de arena. Dos aparatos se vieron obligados a aterrizar antes de llegar a su base; uno de ellos tras las líneas enemigas. La tormenta de arena no se calmó hasta la tarde del día siguiente.

Una *Kette* del III/StG.1 regresa a Derna de uno de los primeros ataques contra Tobruk en abril de 1941.



A pesar de llevar menos de una semana en África, los recién llegados ya habían tenido ocasión de probar una de las exquisiteces locales –frutas enlatadas australianas procedentes de los suministros capturados al enemigo. Tras haber consumido el contenido mientras esperaban a que cesase la tormenta (o a que 'el desierto aterrizase', como decía un bromista), las latas vacías resultaron muy útiles para sacar la arena de sus aparatos no preparados para el desierto. Vaciar las cabinas fue un trabajo relativamente fácil, pero los pilotos juraban que ¡semanas después todavía oían cómo rechinaban las pie-



Una imagen vale más que mil palabras, y ésta lo dice todo: la tripulación de este Stuka se relaja en unas tumbonas a la sombra del ala de su aparato mientras esperan su siguiente misión. El avión está ya cargado con bombas para realizar otro ataque contra Tobruk, pero los depósitos suplementarios de combustible están preparados por si, en el último minuto, se produjese un cambio de planes y tuviese que realizar una salida sobre el mar. Mientras tanto las ruedas están protegidas contra el tremendo calor del día.



Este Stuka ataca Fort Pilastrino, una de las principales fortificaciones situadas dentro del cinturón interior de defensas de Tobruk.

zas de los motores con la arena que había quedado dentro!

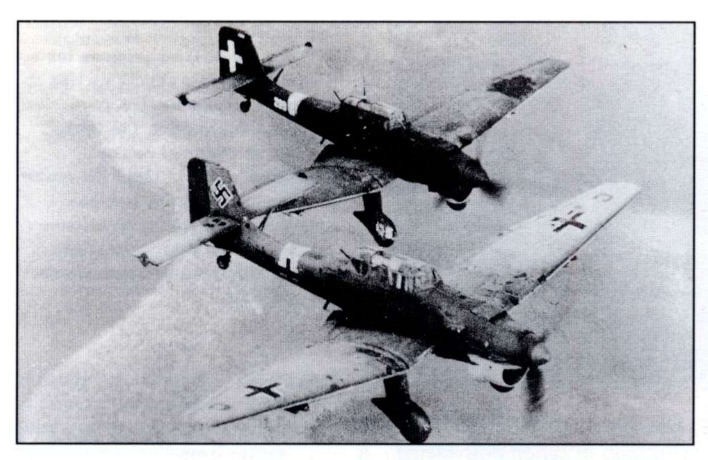
Después de una misión contra Fort Solario (una parte de las defensas interiores de Tobruk) el 17 de abril, el Hptm. Helmut Mahlke del III/StG.1 recibió órdenes directas del '*Fliegerführer Afrika*' de atacar a primera hora de la mañana siguiente un 'acorazado' que, según los informes del Ejército, estaba bombardeando sus posiciones avanzadas cercanas al paso de Halfaya. Al frente de una docena de sus Stukas, Mahlke encontró el barco de guerra dirigiéndose a toda máquina hacia el Golfo de Sollum. Sin duda tenía la silueta ancha de un gran barco de guerra 'como una plancha de hierro abriéndose paso entre las olas' y Mahlke ordenó a sus tripulaciones que adoptasen la formación de batalla. Pero cuando iniciaba su ataque en picado, las dudas empezaron a asaltar al *Kommandeur*. Según el objetivo se iba haciendo cada vez mayor en sus visores de puntería, pudo distinguir más detalles. Parecía tener un carril circular en cuyo interior había una torre simple tanto en la cubierta de popa como la de proa. No quedaba tiempo para especulaciones. A una altitud de 300 metros, Mahlke lanzó su bomba de 500 kg.

Fue un clásico ataque de los Stukas. Los nueve aviones de las tres primeras *Ketten* informaron que habían conseguido impactos directos o cercanos. La cuarta *Kette* no pudo ver ya al barco y regresó a la base sin haber lanzado sus bombas. El informe presentado por Mahlke al '*Fliegerführer Afrika*' decía entre otras cosas:

'11.05 horas, barco de guerra o mercante armado de aproximadamente 8.000 toneladas, probablemente un viejo patrullero costero, hundido en la zona marítima al NE de Sollum. Bajas propias, ninguna.'

Sin embargo, la identidad de la 'víctima' del III/StG.1 sigue siendo un misterio, ya que el viejo patrullero de 7.200 toneladas *Terror* ya había sido hundido frente a la costa de Derna casi dos meses antes. Además, sólo tenía una torreta doble. El candidato más probable parece ser una de las varias cañoneras fluviales que actuaban entonces en aquella misma zona, aunque ninguna de ellas fue hundida en aquella fecha. Pero cualquiera que fuese aquel barco y el destino que corrió, el 'acorazado' al que se referían los informes del Ejército parece haber sido, con toda probabilidad ¡un barco de 625 toneladas del tamaño de un pesquero de arrastre de grandes dimensiones!

Después de aquella misión, ambos *Gruppen* continuaron realizando más ataques contra el perímetro de Tobruk. En el curso de éstos, el *Kommandeur* más antiguo, Mj. Enneccerus, 'sugirió' que, ya que la unidad de Mahlke estaba compuesta por sólo dos *Staffeln*, los Picchiatelli del debilitado 96º *Gruppo* debían quedar temporalmente encuadrados en su unidad en el puesto de la 9ª *Staffel*. Sin embargo, la primera de estas operaciones combinadas no se ajustó al plan previsto. Después de ata-



Uno de los primeros ejemplos de colaboración germano-italiana sobre el desierto occidental.

car los asentamientos de la artillería británica Mahlke ascendió lentamente alejándose, realizando virajes a uno y otro lado para que sus pilotos tuviesen tiempo de alcanzarle y restablecer la formación; pero no había ni rastro de los italianos.

'Por fin, a la luz del sol que ya se ponía, allá a lo lejos, muy lejos, hacia el Oeste y a una altitud muy grande, distinguí unas cuantas pequeñas motas oscuras: ¡nuestros Picchiatelli! Pero no era posible que estuviesen en esa posición si nos hubiesen seguido hasta la altura de lanzamiento de bombas de 500 metros, como se había ordenado. Lo más probable era que hubiesen bombardeado desde 2.000 metros y después se retirasen de la zona del objetivo ¡y eso no era lo que se les había dicho, en absoluto!'

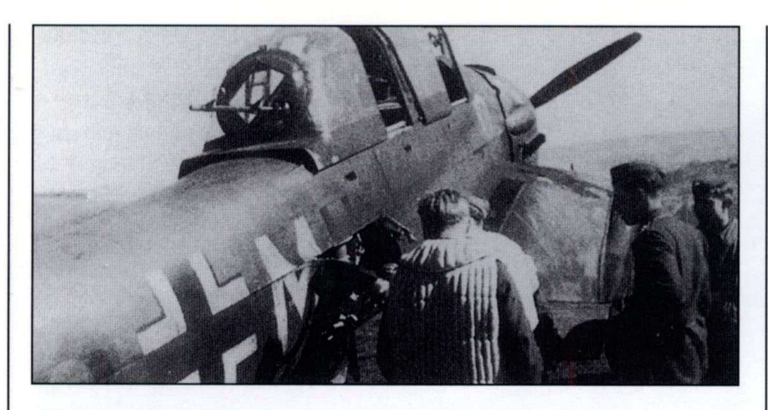
Para la siguiente misión Mahlke dio instrucciones explícitas:

'Orden de ataque: *Stab* –7ª *Staffel*– Picchiatelli –8ª *Staffel*–. Altitud de lanzamiento de bombas, 300 metros. Retirarse en dirección Norte sobre Tobruk volando a baja cota. Restablecer la formación sobre mar abierto, virar al Oeste una vez fuera del alcance de la artillería antiaérea.'

Intercalados entre las dos *Staffeln* alemanas, los Picchiatelli cumplimentaron estas órdenes al pie de la letra. Durante la reunión posterior a la misión en el Cuartel General del '*Fliegerführer Afrika*', Mahlke esperó la oportunidad de felicitar al jefe de la unidad italiana. No tuvo oportunidad de hacerlo, ya que éste entró en la sala a toda prisa gesticulando de forma vehemente. El intérprete apenas podía traducir aquel excitado torrente de palabras: '¡Ha sido fantástico! ¡Esta vez hemos podido ver nuestro objetivo con toda claridad y le hemos acertado de lleno! Ahora, por fin sabemos cómo se hace ¡Nunca antes nadie nos había dicho, ni nos había enseñado, cómo había que hacerlo!'

A finales de abril los últimos cazas estacionados dentro del perímetro de Tobruk se habían retirado a Egipto. A partir de entonces la defensa de la guarnición dependería de su propia artillería antiaérea, que en aquel momento estaba compuesta por 88 piezas: 28 pesadas (de 90 mm y superiores), 17 cañones Bofors de 40 mm y el resto eran cañones Breda de 20 mm capturados a los italianos. Afortunadamente a principios de mayo, los defensores observaron una leve disminución de la presión del Eje, tanto en tierra como en el aire. Esto coincidió con el regreso del III/StG.1 a Trapani, y desde allí a Grecia para participar en la campaña de Creta. Su lugar fue ocupado temporalmente por el II/StG.1, que permanecería en África durante menos de tres semanas para cubrir el hueco hasta que el I/StG.1 regresase de los Balcanes.

La primera *Staffel* que llegó al desierto fue la 3ª/StG.1 el 19 de mayo, aunque el resto del *Gruppe* no se reunió con ella hasta el mes siguiente, tras su breve estancia en Cerdeña. Mientras tanto, el 12 de mayo, en un ataque de bombardeo en picado contra el puerto de Tobruk –al parecer realizado por el I/StG.2 –fue alcanzado uno de los pequeños botes cañoneros. Aunque el barco estaba ahora descansando en el fondo



La tripulación de este aparato del III/StG 1 (J9-MH) inspecciona los daños recibidos en combate tras su regreso a la base a salvo, pero todavía estremecidos. Las letras escritas en diagonal que se distinguen sobre el capot del motor componen la leyenda 'Lee-on-Solent'. Tras las primeras acciones del *Gruppe* era práctica corriente que las tripulaciones bautizasen a sus aparatos.

del puerto, las cubiertas del *Ladybird* estaban justo por encima del nivel de agua y los artilleros continuaban utilizando el cañón polivalente de 76 mm situado bajo el puente y sus cañones antiaéreos automáticos de proa, lo cual resultó un útil refuerzo de las defensas inmediatas del puerto.

Sin embargo, el cese de las hostilidades en Albania y en la parte continental de Grecia había dejado libres a otras dos unidades de bombarderos en picado para operar en otros lugares. Mientras el 101° *Gruppo* se retiraba de Albania a Gerbini, en Sicilia, desde donde se dedicaría a efectuar ataques nocturnos intermitentes contra Malta durante el resto del año, los Picchiatelli del 97° *Gruppo* abandonaron Lecce, en el tacón de la bota italiana, y cruzaron el Mediterráneo en dirección al Norte de África.



El Stuka era un avión extremadamente versátil. Podía servir como pantalla contra el viento mientras que uno se vestía...

Pronto aprovecharon las tácticas de 'destrucción de barcos' que habían perfeccionado en las aguas próximas a Corfú. El 25 de mayo, hundieron el petrolero de 3.741 toneladas *Helka* cuando iba en ruta procedente Alejandría con un cargamento de petróleo con destino a la guarnición de Tobruk. También produjeron daños a la corbeta que lo escoltaba, el *Grimsby* de 990 toneladas, que se hundió tras los posteriores ataques de los Ju 87 de la 3ª/StG.1. A mediados de junio, los Picchiatelli fueron llamados para ayudar a los Stukas del I/StG.1 y del II/StG 2 a frustrar un segundo intento británico de acudir en ayuda de la guarnición de Tobruk por tierra desde Egipto, después de lo cual volvieron de nuevo su atención sobre el escuadrón costero y sus esfuerzos por abastecer por mar a la guarnición asediada.

La historia de estas incursiones de abastecimiento fue, por sí misma, toda una epopeya. Habían dado comienzo casi desde el mismo momento en que Tobruk quedó rodeado. Pero los primeros intentos de hacer llegar barcos mercantes al puerto a la luz del día demostraron pronto lo arriesgado –por no decir imposible– que iba a ser mantener el flujo de suministros por esta vía. El *Fiona* y el *Chakla*, dos cargueros hundidos en abril por los bombarderos en picado, no fueron sino dos de entre muchos. La tarea de sustituirles recayó sobre los agobiados destructores de la flota del mediterráneo, que comenzaron un servicio regular de entregas nocturnas –operación que era conocida con el nombre 'Spud run' o el 'correo de las patatas'– entre Alejandría y Tobruk. Pe-

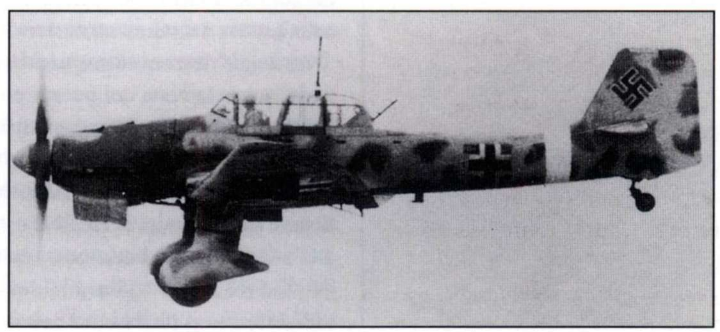
ro incluso así, en las noches de luna despejadas el riesgo que corrían era considerable.

El 24 de junio, cinco días después del hundimiento frente a la costa de Tobruk de la corbeta *Auckland* por los bombarderos en picado, las largas estelas visibles a la luz del ocaso, que dejaban sobre la superficie del mar los destructores *Waterhen* y *Defender*, traicionaron su presencia frente a la costa de Sollum siendo avistadas por siete Picchiatelli de la 239ª *Squadriglia*. Al frente de esos siete aparatos estaba Giuseppe Cenni, quien inmediatamente adoptó su usual 'método' de ataque a baja cota, consiguiendo impactos directos en el centro del destructor que iba en cabeza. Aunque el *Waterhen*, tripulado por australianos, no se hundió enseguida, se fue a pique durante las primeras horas de la mañana siguiente.

El *Gruppenkommandeur* del I/StG.3 se prepara para rodar por la pista. Obsérvese las divisas de mando al estilo de las unidades de cazas delante del código del fuselaje.

Poco después, los 'cazadores furtivos' se convirtieron en 'guardas de caza' al ser retirada la 239ª *Squadriglia* a Bengasi para descansar y efectuar reparaciones. Allí, su ocupación consistió en realizar patrullas anti-submarinas y de protección de convoyes a lo largo de las líneas de abastecimiento marítimas del Eje frente a las costas de Cirenaiça. El 30 de julio sorprendieron al submarino británico *Cachalot* navegando en superficie, causándole daños tan graves que no pudo sumergirse, para después ser abordado y hundido por un destructor italiano. Para reforzar a los destructores de la Operación 'Spud run' la Marina británica llegó incluso a enviar a Tobruk sus lentas y voluminosas barcazas 'A' y 'D'. Estas naves de desembarco (más conocidas por su designación posterior de LCTs y LCMs) sufrieron también un duro castigo a manos de los bombarderos en picado. Después fue enviada una flota de pequeños pesqueros de arrastre, goletas y botes de pesca, cuyo objetivo era llegar a Tobruk poco antes del amanecer, descargar durante el día escondiéndose junto a alguno de los muchos barcos naufragados que había en el puerto, y salir de regreso al amparo de la oscuridad al caer la noche.





Arriba y a la derecha: Dos Stukas con toda su carga de bombas que ofrecen un interesante contraste en cuanto a su camuflaje. Con un racimo de ocho bombas de fragmentación debajo de cada ala, el HK está totalmente pintado de color tostado. Armado con una carga de cuatro bombas de 50 kg., utilizadas con más frecuencia, el otro aparato ha sido pintado con un esquema de camuflaje irregular, pero todavía, no lleva ningún distintivo (pero obsérvese el Wrk Nr –número de serie– en la parte superior del timón de dirección)

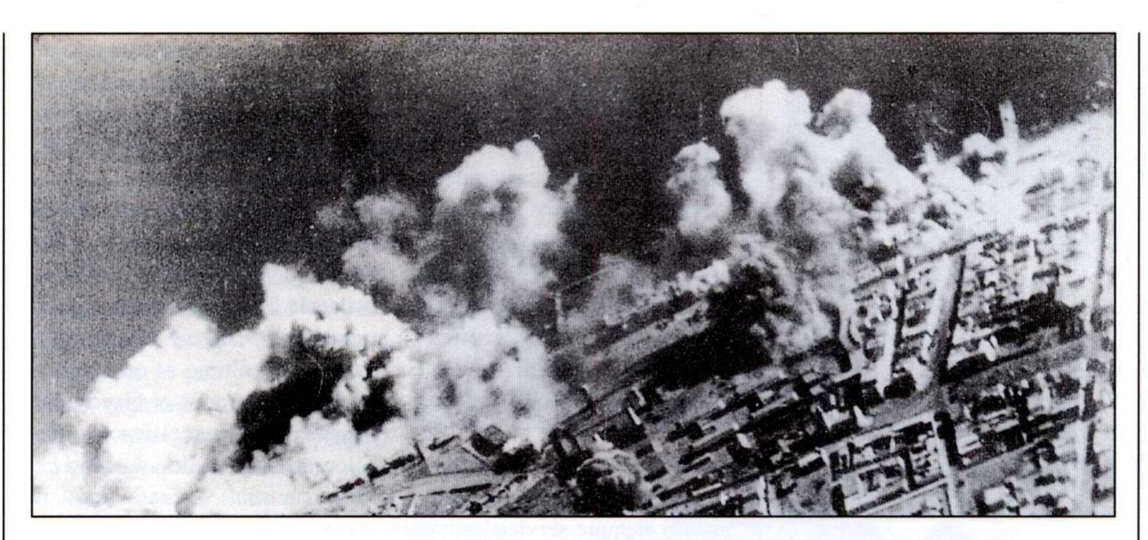


Mientras tanto, los Ju 87B-2 Tropicalizados del II/StG.2 pintados al estilo Europeo, continúan sus viajes de ida y vuelta a Tobruk. Pudiendo seguir una línea de la costa como ésta ¿quién necesita mapas?

Uno de los más famosos de estos pesqueros fue la goleta de 400 toneladas capturada a los italianos *Maria Giovanna* y mandada ahora por un Teniente de navío de la Marina Real Australiana llamado Alfred Palmer, pero conocido por todo el mundo como 'Pedlar' (mercachifle). 'Pedlar' solía jactarse de que podía navegar hasta Tobruk guiándose por las luces de los faros de los camiones de los convoyes enemigos que circulaban por la carretera de la costa. Pero incluso él admitía experimentar un sentimiento de alivio cada vez que aparecían en el horizonte las tenues luces verdes que señalaban la entrada del puerto de Tobruk. La carrera de 'Pedlar' tocó finalmente a su fin, no por causa de los Stukas, sino por un procedimiento mucho más astuto. El enemigo situó furtivamente una segunda luz verde poco antes de llegar a Tobruk y su barco encalló en la costa. El caso fue que, cuando los soldados enemigos fueron a capturarle, 'Pedlar' y toda su tripulación estaban con el agua al cuello fuera del barco intentando frenéticamente excavar un canal para sacar al *Maria Giovana* de nuevo a mar abierto.

Mientras sucedía todo esto, el II/StG.2 y el recién reincorporado I/StG.1 mantenían la presión sobre las defensas del perímetro de Tobruk. Como no quedaban cazas con base en la zona inmediata, el combate era un continuo enfrentamiento entre los bombarderos en picado y las defensas antiaéreas. Aunque los ataques no eran de la misma frecuencia y ferocidad que los que casi a diario se habían lanzado durante las primeras semanas del asedio, estas misiones seguían costando a las tripulaciones de los Stukas un constante número de bajas. El motivo era que no sólo la guarnición sitiada recibía cada día más cañones, sino que además, los artilleros habían refinado sus procedimientos tácticos.

En lugar de concentrar una barrera de fuego a una altura determinada, sobre la zona del puerto por ejemplo, los defensores 'ensanchaban el cinturón de fuego' modificando el techo de las explosiones y esparciendo los disparos por una altura de 1.000 metros más, obligando así a los Ju 87 a soportar la barrera antiaérea durante mucho más tiempo en sus ataques en picado; y para responder al truco de los 'Stukas' de descender hasta el extremo de la barrera y colarse por debajo de ella, los artilleros dirigían también el tiro de lado a lado. Un piloto podía iniciar el picado fuera de la barrera antiaérea, y encontrarse des-

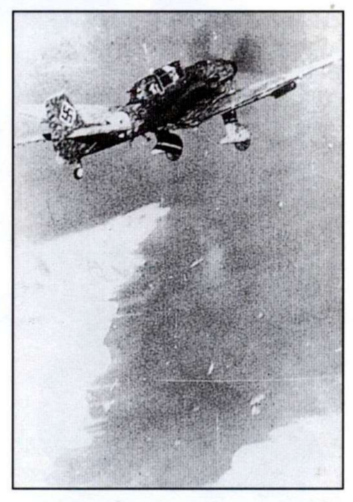


pués con que ésta se había desplazado hasta su línea de vuelo. Algunos tripulantes de Stuka consideraron equivocadamente estas 'mejoras' como un signo del debilitamiento del enemigo: 'El fuego defensivo ya no es tan disciplinado y es mucho más disperso en los extremos de la barrera'.

Hacia el final del mes de agosto, la *Geschwaderstab* de la StG. 3, bajo el mando del Oblt. Walter Sigel, llegó desde Grecia para asumir el mando de los dos *Stukagruppen* del desierto –el I/StG.1 que todavía estaba en Derna y el II/StG.2 que ahora estaba en Tmimi, algo más próximo a Tobruk (fue desde Tmimi desde donde el II/StG.2 había descubierto y atacado al portaaviones *Formidable* cuando se retiraba de Scarpanto el anterior mes de mayo). Afortunadamente, el *Kommodore* no iba a bordo del Bf 110 de la *Stab* enviado el 29 de agosto a echar un vistazo a las defensas de Tobruk y que nunca regresó... ¡la puntería de los artilleros antiaéreos no era tan mala!

La *Stab* de la StG.3 perdería otro avión el 14 de septiembre al ser derribado uno de sus Ju 87 cuando se disponía a aterrizar en Gambut, al Este de Tobruk. Pero el incidente más destacado de aquel día, relativo a los bombarderos en picado se produjo todavía más al Este, sobre Egipto, donde 12 Picchiatelli de la 209ª *Squadriglia* habían sido enviados a cubrir un ataque de reconocimiento de las fuerzas del Eje en dirección a Sidi Barrani. Tras perder contacto con su escolta de Bf 109 y quedar desorientados, diez Ju 87 se quedaron sin combustible y tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos esparciéndose por todo el desierto Occidental. Ocho de las tripulaciones cayeron en manos de los británicos y pronto se corrió la voz de que al menos uno de los aviones había tomado tierra intacto en alguna parte cerca de la frontera, en la zona de Fort Maddalena.

Dos oficiales de la RAF obtuvieron permiso para salir en su busca y, si era posible, traérselo de vuelta. En una búsqueda aérea realizada al día siguiente lo único que descubrieron fue a uno de los otros Stukas que había caído en posición invertida cerca de Thalata. Al día siguiente, los dos pilotos de la RAF continuaron su búsqueda en un vehículo, amablemente proporcionado por un famoso regimiento de húsares del cual habían sido huéspedes durante la noche. Esta vez tuvieron más



Arriba y abajo: La costa de Tobruk recibe otra vez el castigo de los Stukas que caen desde el cielo haciendo sonar sus sirenas.



Dos de las grandes figuras de la campaña del Mediterráneo: El Mj. Walter Enneccerus, que estuvo al frente del II/StG.2 (que más tarde se convertiría en III/StG.3) a lo largo de casi toda la campaña del desierto...



... y el Mj. Walter Sigel, *Kommandeur* del I/StG.3, que fue ascendido a *Kommodore* de la StG 3 durante los últimos doce meses de servicio de la *Geschwader* en el Norte de África.

suerte, ya que encontraron el Junkers, todavía con su carga completa de bombas, estacionado sobre un tramo de arena firme. El joven oficial del Ejército que estaba recostado a su lado con un cierto aire de orgullosa posesión, se sintió, no obstante, muy contento de hacer entrega del artefacto que estaba a su cuidado.

Ahora, los nuevos propietarios tenían ante si tres problemas: ¿había alguna trampa explosiva en el aparato? ¿cómo iban a deshacerse de las bombas? y ¿cómo iban a ponerlo otra vez en vuelo? todos los mandos e instrumentos estaban etiquetados en alemán. Los problemas uno y dos se resolvieron, respectivamente, (a) echando un vistazo y (b) accionando la palanca de lanzamiento de bombas, esto último no sin un momento de ansiedad. El problema número tres, sólo pudo resolverse por el procedimiento de prueba y error. Después de rellenar el depósito con los 50 litros de combustible de aviación que habían llevado consigo, completados con ochenta litros más de combustible ordinario donados por los siempre serviciales húsares, pronto consiguieron que el motor del Junkers ronroneasе a la perfección. Ya casi había anochecido cuando despegaron poniendo rumbo hacia el Noreste.

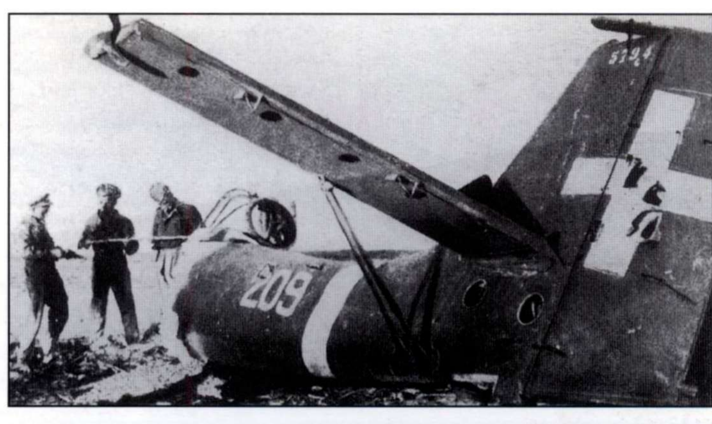
Tras quince minutos de vuelo sin problemas, el motor se paró de repente sin avisar, y el avión empezó a planear hacia el suelo. El piloto consiguió aterrizarlo sobre la accidentada superficie del desierto sin más daños que una rueda reventada. Unos cuantos ajustes, y continuaron el viaje. Pero esta vez el vuelo fue aún más corto. El manómetro hidráulico explotó y el líquido cegó momentáneamente al piloto. Pero también en esta ocasión fue capaz de aterrizar ¡a costa de reventar la otra rueda!

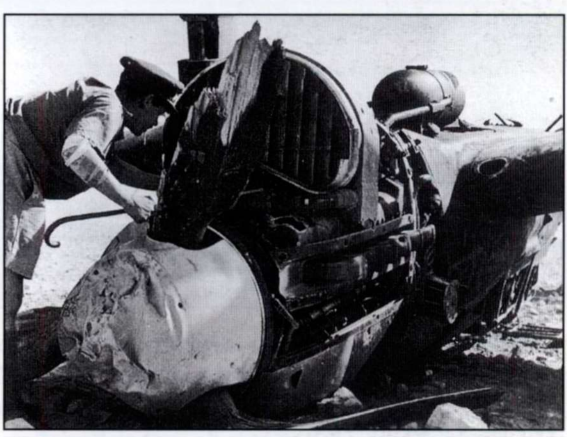
Después de pasar la noche debajo del Junkers envueltos en un paracaídas italiano, los dos pilotos decidieron a la mañana siguiente intentar llegar a pie a Sidi Barrani, que según sus estimaciones estaba a unos 65 kilómetros. Abandonando de mala gana su presa a un destino incierto, dejaron un mensaje escrito en el suelo antes de marcharse: 'Este Ju 87 es propiedad de la RAF. NO TOCAR. El Wg. Cdr. Bowman y el Sqn.Ldr. Rozier salieron de aquí al amanecer del 19/9/41 caminando en dirección Norte.'

Cuando había recorrido dieciséis kilómetros se encontraron con un oficial sudafricano que les invitó a desayunar en su campamento. Allí trazaron un nuevo plan. Regresarían a donde estaba el aparato estrellado cerca de Thalata, le desmontarían el manómetro hidráulico y la rueda, y entonces –con un poco de suerte– reanudarían su viaje. En aquel momento, parecía como si todo el mundo en la zona de vanguardia se tomase interés por los pilotos y por su Junkers. Ahora estaban acompañados por un oficial del Cuerpo de Carros de Combate, que les había prestado su vehículo, un par de técnicos de la RAF, e incluso se les unió un joven y barbudo capitán de un destructor de la Royal Navy, al que le quedaban unos días de permiso y los estaba pasando en el desierto Occidental '¡echando un vistazo por ahí!'

Todo marchó como un reloj. Recogieron las piezas de repuesto, los técnicos instalaron el nuevo manómetro, cambiaron la rueda y 'revivieron' el motor; y para redondear unas vacaciones perfectas, el oficial de la marina preguntó si podía ocupar el asiento del ametrallador trasero durante el viaje de vuelta. Sólo había un inconveniente; a lo largo

de su ruta sobrevolaron a baja cota varios asentamientos artilleros británicos, cuyos ocupantes no habían podido ser puestos al día de la rápida secuencia de acontecimientos y para quienes todo avión con las alas dobladas y tren de aterrizaje fijo era un Stuka enemigo... ¡aunque hubiese un oficial de la Royal Navy asomándose por la parte de atrás de la cabina, con la cara más roja que su barba, sugiriendo a voz en grito que desistiesen de dispararle empleando un lenguaje que evidentemente no era ni alemán ni italiano!





Dos meses después del día en que ocurrió este episodio, las tropas británicas y de la Commonwealth, bajo el mando del General Auchinleck lanzaron su contraofensiva. La Operación *Crusader* –la cuarta oscilación del péndulo– recuperaría todo el territorio ganado al enemigo y vuelto a perder otra vez por Wavell a principios de año. En sólo cinco semanas. Auchinleck entraba en Bengasi, tras haber obligado a Rommel a retirarse a su punto de partida inicial de El Agheila.

Justo cuando daba comienzo la Operación *Crusader,* el I/StG.3 llegaba a Libia procedente de Rodas. El contraste no podía ser mayor, tras su relativamente pacífica existencia en el Mediterráneo Oriental. Los primeros asaltos de la Operación *Crusader* fueron testigos de una serie de feroces y confusos choques entre las fuerzas terrestres enfrentadas, al igual que entre las fuerzas aéreas de ambos bandos. Pero con la fuerza aliada de cazas, ahora casi a la par con la del Eje, el destino del Ju 87 estaba sellado. Los tres *Stukagruppen* empezaron a sufrir bajas mucho más numerosas al ser acometidos en el aire y atacados en tierra por los cazas enemigos.

Dos de los Picchiatelli del desastre del 14 de septiembre que no volverían a volar nunca más. Al parecer la tripulación del Wrk Nr 5794 ha incendiado su aparato antes de emprender a pié el camino de regreso a Libia. Y tal vez el ejemplar que aparece volcado (obsérvese que la bomba está todavía colocada en su sitio) sea el que cayó cerca de Thalata y que proporcionó las piezas de repuesto.

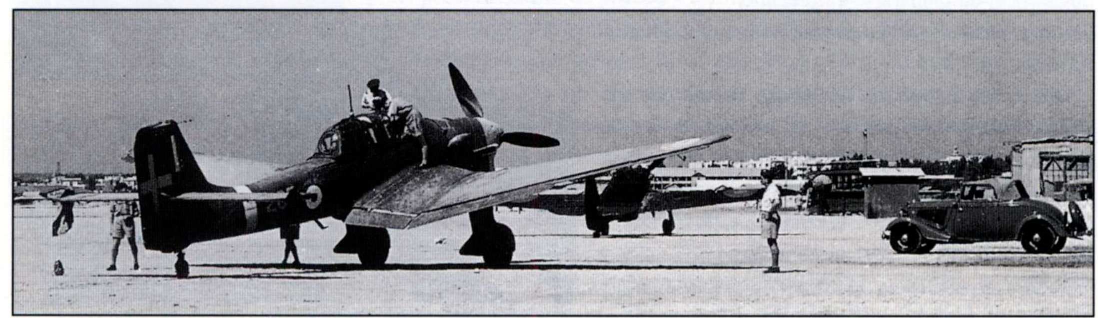
La mañana del 20 de noviembre (el tercer día de la Operación *Crusader*), fueron derribados o resultaron dañados seis aviones de una formación de 12 aparatos del I/StG.1. Aquella misma tarde 18 más –muchos de ellos aparatos del II/StG.2 con base en Tmimi– fueron destruidos en sus bases. Tres días después, la lista de bajas se engrosó con varios Ju 87 de la *Stab* y del I/StG.3. El último día del mes, 15 Stukas más fueron reclamados como derribos probables o confirmados, y el 4 de diciembre otros 13 sufrieron un destino similar. Y así continuamente. Ahora, con todos los *Gruppen* muy por debajo de la mitad de su capacidad operativa ¿durante cuánto tiempo más podrían continuar?

No sólo muchos Stukas eran incapaces de alcanzar sus objetivos (obligados en su lugar, a lanzar sus bombas antes de llegar a ellos), sino que los que lo lograban, producían sobre ellos un efecto mucho menor que el esperado. Muchas de las tropas que participaban en la Operación *Crusader* habían pasado por aquello antes, en la otra orilla del Mediterráneo:



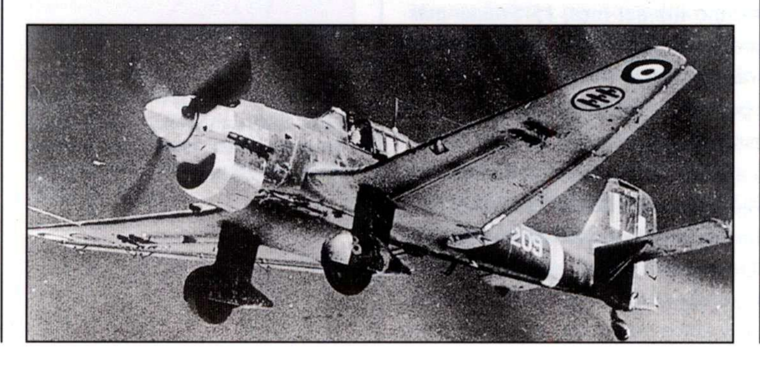
Mientras, después de muchas pruebas y tribulaciones, el Wrk Nr 5763 –el avión '18'– ha conseguido llegar a salvo a una pista de aterrizaje avanzada de la RAF.

Ya en una base más permanente, y tras serle aplicados los distintivos de su nuevo propietario, el Picchiatello se ha convertido en objeto de cierta curiosidad.



'Ahora nuestra situación con respecto a los bombarderos en picado era completamente diferente. En Grecia y Creta la última palabra la tenían los Stukas. Las tropas sin ninguna cobertura aérea eran sometidas hora tras hora a los ataques de los bombarderos en picado contra las trincheras y los asentamientos de armas. Recuerdo que en Grecia se había extendido la teoría de que no merecía la pena contestar al fuego de los Stukas ya que estaban blindados contra proyectiles de fusil y ametralladora. El resultado es que conseguían su propósito: mantener a los soldados dentro de las trincheras y por lo tanto fuera de combate.'

'Pero en el desierto la situación era totalmente distinta. Había grandes espacios abiertos, y si los vehículos se dispersaban adecuadamente, el blanco más grande que podía encontrar un bombardero en picado era un carro de combate o un camión de grandes dimensiones, y no había ningún otro objetivo secundario en un radio de 50 metros si fallaba el tiro. Llegamos a la conclusión de que el terror que infundían los bombarderos en picado era desproporcionadamente mayor que el peligro que



Todavía con un doble juego de distintivos, el número '18' de la 209ª *Squadriglia*, es puesto a prueba.

representaban; y tan pronto como fuimos conscientes de ello, se convirtieron en mucho menos terroríficos.'

'Esto infundió a nuestros soldados el valor de ponerse en pie y disparar contra los Stukas, y cuando lo hicieron, descubrieron también que eran capaces de derribarlos. En una ocasión vi a veinticinco Stukas realizar un ataque de diez minutos y lo único que consiguieron fue herir a un hombre en la pierna. Calculamos que aquella pierna herida le había costado a Hitler unas 50.000 libras esterlinas.'

'Había otro aspecto en el que Libia era diferente de Grecia y Creta. Aquí contábamos con superioridad aérea, y un bombardero en picado no tenía ninguna oportunidad contra un caza rápido. Así que los alemanes empezaron a emplear sus Stukas con cautela y con poca frecuencia. Pocos fueron los que tuvieron más de dos o tres encuentros con los bombarderos en picado en el curso de toda la campaña.'

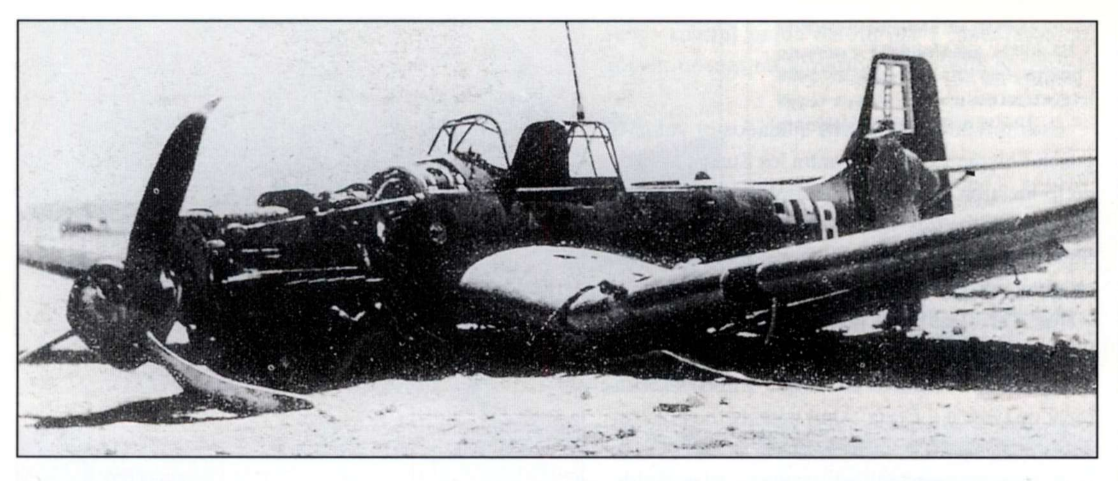


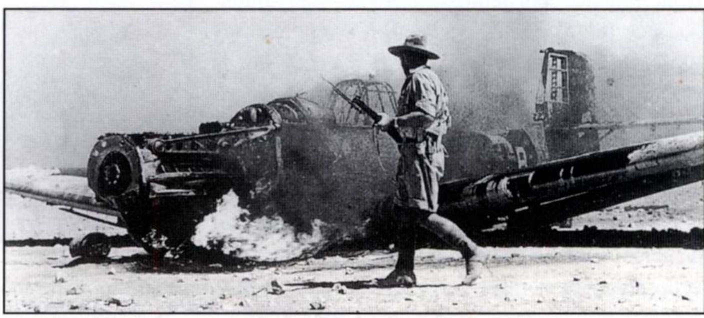
En otros lugares, la guerra sigue su curso, con grandes formaciones de Stukas de la Luftwaffe que continúan apoyando el avance del *Afrika Korps* sobre Egipto.

El 7 de diciembre de 1941 terminaron por fin los ocho meses de asedio de Tobruk. Pero aquel día de celebración en el Desierto Occidental quedaría eclipsada para siempre en la historia por 'el Día de la Infamia' al otro lado del mundo cuando Japón atacó Pearl Harbour. Pero a diferencia de los defensores de la Línea Metaxas, que habían resistido durante tres días bajo el bombardeo de los Stukas, la guarnición de Tobruk no recibió de boca de Hitler ninguna palabra de elogio de mala gana. Sin embargo, quedaron bastante satisfechos con el epíteto que les otorgó el aparato de propaganda del Doktor Goebbels. Sentían que el apelativo de 'Ratas de Tobruk' les cuadraba en cierto modo.

La liberación de Tobruk marcó el fin del dominio del Stuka en el Norte de Africa. Con la fuerza de cazas enemigos en aumento, se cernía sobre ellos la amenaza de que ocurriese otra vez lo mismo que en la Batalla de Inglaterra. Pero, para los tres *Stukagruppen* que ahora se retiraban a través de Cirenaica no había ningún refugio seguro al otro lado del Canal al que pudieran retirarse a lamer sus heridas. En lugar de eso, una vez reorganizados y reequipados, continuarían en la lucha hasta que el *Afrika Korps* depusiese las armas –y aún después de ello, ya que la presencia de los Stukas en el teatro de operaciones del Mediterráneo continuaría hasta la rendición definitiva de todas las fuerzas del Eje en el Norte de Italia que tendría lugar tres años y medio después. Aunque durante los meses siguientes todavía se iban a producir algunos éxitos locales, a lo largo de este período, superados por los acontecimientos, eclipsados por el auge de los caza-bombarderos, y abrumados por la creciente superioridad numérica del enemigo, los bombarderos en picado Junkers iban a ser una fuerza en constante declive sobre el campo de batalla.

El primer combate del nuevo año fue un signo del cariz de los acontecimientos que estaban por venir. Atacados por los Kittyhawks australianos al Sureste de Agedabia el 1 de enero de 1942, 16 Stukas se





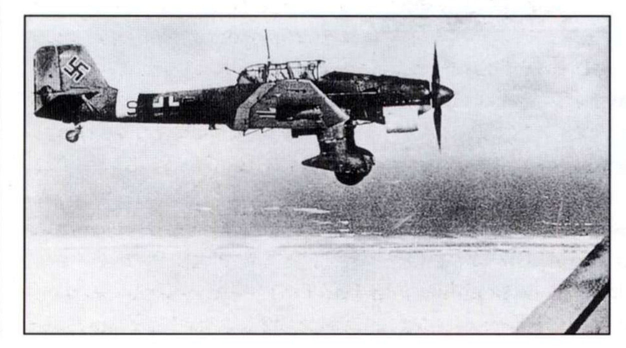
Una baja de una de esas operaciones sirve como ingrediente para un truco de propaganda: tómese un Stuka estrellado y abandonado (de cuya cola ya ha sido retirada la esvástica por los cazadores de souvenirs), enciéndase una pequeña hoguera debajo de su morro, añádase un soldado de infantería 'avanzando', y ¡ya esta listo un falso 'contraataque' británico a toda marcha!

deshicieron inmediatamente de sus bombas y adoptaron una formación defensiva en círculo, que no consiguió evitar que casi la mitad de ellos fuesen derribados o resultasen dañados. Quince días después se impuso una cierta apariencia de organización en la fuerza de Stukas al ser integrados oficialmente el I/StG.1 y el II/StG.2 en la StG.3 (la, hasta entonces, *Geschwader* de un solo *Gruppe* mandada por el Oblt. Sigel) asumiendo las nuevas designaciones de II y III/StG.3 respectivamente.

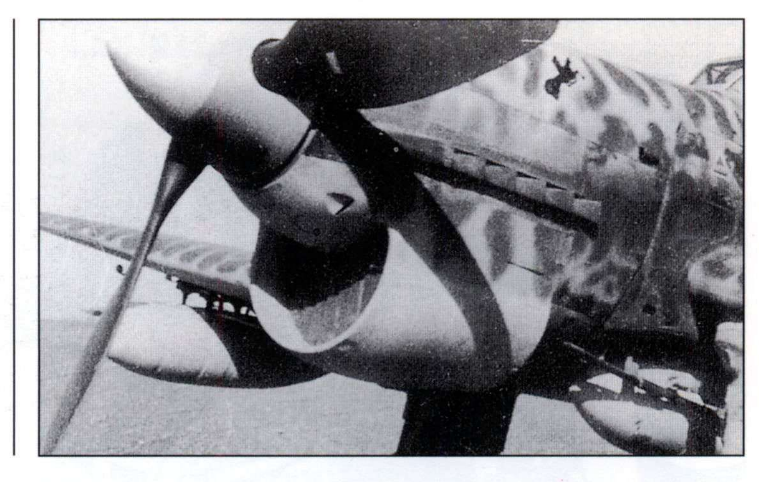
La 'nueva' StG.3 llegó justo a tiempo de apoyar el lanzamiento de la contraofensiva sorpresa de Rommel. El astuto 'Zorro del Desierto' había estado retirando sus tropas más allá de los recientes avances británicos (tras un lento comienzo, las fuerzas de la Operación *Crusader* habían recorrido los últimos 400 kilómetros que separan Derna de Bengasi en sólo cinco días), y el 21 de enero atacó de repente al Norte de El Agheila. Ocho días después volvió a ocupar Bengasi –era la cuarta vez que la capital de Cirenaica cambiaba de manos en un año– y lanzó de nuevo a sus Panzers en dirección a Egipto. Esta vez conseguirían penetrar en profundidad en el interior del territorio británico, llegando a una distancia de 100 kms de Alejandría, antes de ser detenidos en un pequeño apeadero del ferrocarril costero llamado El Alamein.

Aprovechando el desconcierto inicial del enemigo, la StG.3 se lanzó al frente de las vanguardias de Rommel, atacando a las columnas

Los aviones del I/StG.3 continúan siguiendo la costa hasta el escenario de la acción.

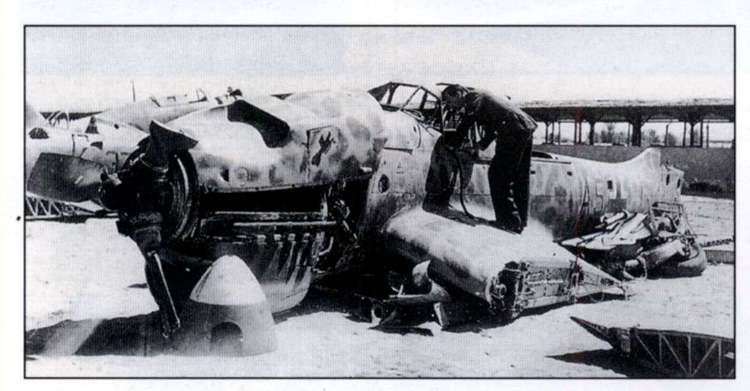


Posiblemente el Stuka más célebre –y más fotografiado– de la campaña del desierto fuese el Ju 87R 'A5+HL' del I/StG. 1. Aquí se le ve totalmente armado para su próxima misión...



... y así es como lo encontraron las tropas aliadas a finales de 1941: solo y abandonado,

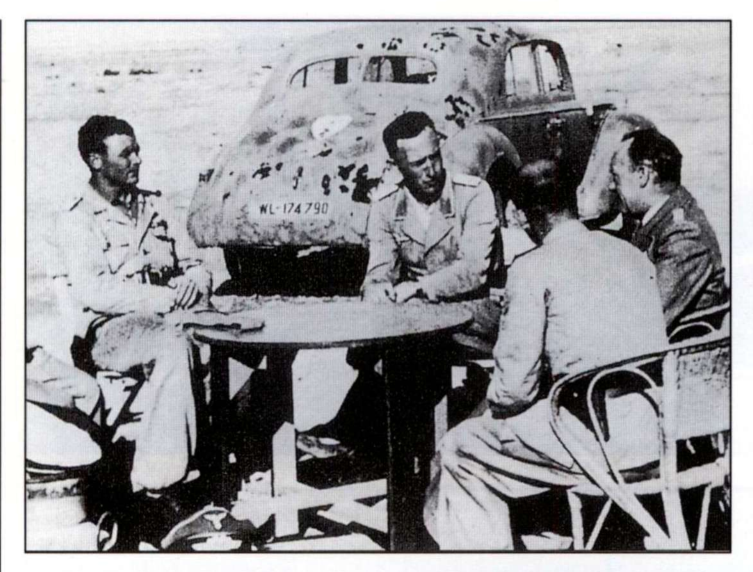




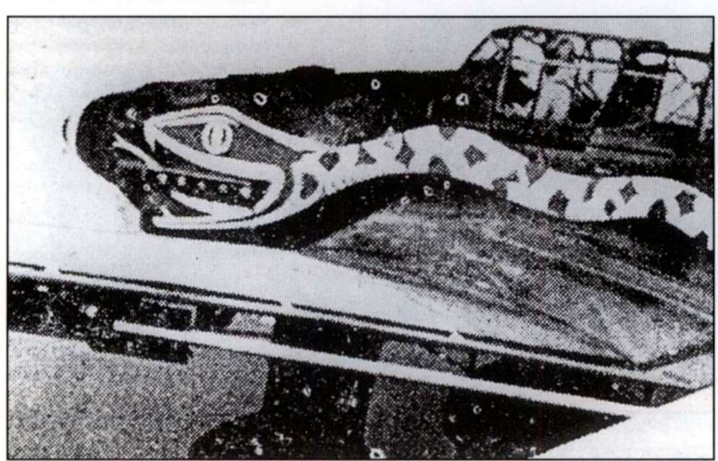
con la cola y las alas desmanteladas, y las palas de la hélice cortadas, el 'HL' termina sus días en un depósito de chatarra junto a los que antes fueron sus aliados y enemigos (obsérvese el Macchi MC.200 y el Hurricane a la izquierda en segundo plano).

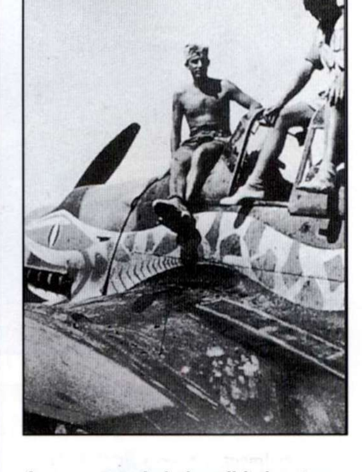
en retirada e intentando cortar las líneas de comunicación británicas. En cuestión de semanas estaban otra vez a las puertas de Tobruk, y fue aquí, cuando sus bajas empezaban otra vez a aumentar, donde el Hptm. Helmut Naumaan, *Kommandeur* del I/StG.3 condecorado con la Cruz de Caballero, resultaría gravemente herido el 27 de marzo.

Pero mientras los *Gruppen* I y II estaban ocupados atacando objetivos en el desierto y al tráfico marítimo con destino a Tobruk y sus alrededores, el III/StG.3 del Mj. Enneccerus se había replegado al otro lado del Mediterráneo, a San Pancracio, donde fue la primera unidad que sería transformada a la nueva versión mejorada Ju 87D, o 'Dora'. Esta unidad fue retenida en Sicilia bajo control del II *Fliegerkorps* para participar en un nuevo asalto contra Malta. La isla había estado sometida a esporádicos ataques nocturnos a cargo de los Picchiatelli del 101º *Gruppo* a lo largo de la última mitad de 1941. Pero esto no había impedido el gradual refuerzo de Malta. Ahora era preciso hacer un nuevo



El oficial que se ve aquí, sentado a la izquierda durante una visita del General der Flieger Geisler a la base del II/StG.2 en Tmimi en diciembre de 1941, es el Lt. Hubert Pölz, que pilotaba uno de los más espectacularmente decorados Stukas del desierto.





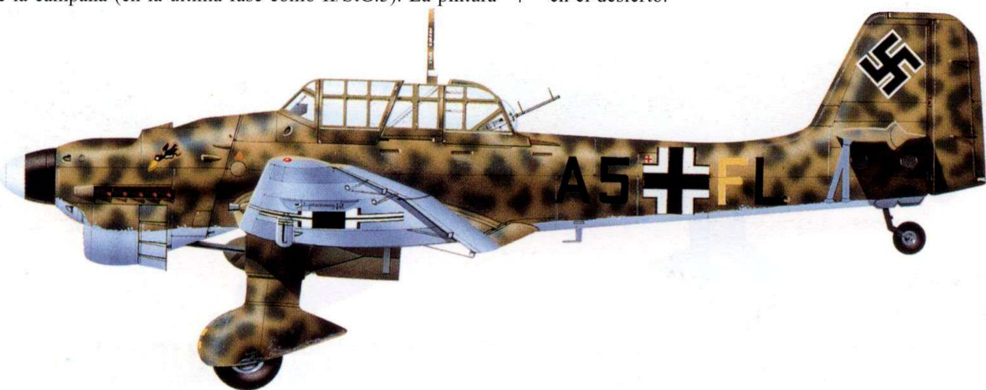
Aunque son de baja calidad, estas dos fotografías bastan para mostrar que había, por lo menos, dos dibujos de una serpiente diferentes.



¡Monta vaquero! Un miembro de la tripulación de tierra trata de hacer bajar hasta el suelo la cola de este aparato de la 2ª/StG 3 que, según parece, hincó el morro durante un despegue (obsérvese que todavía lleva a bordo su carga de bombas completa).

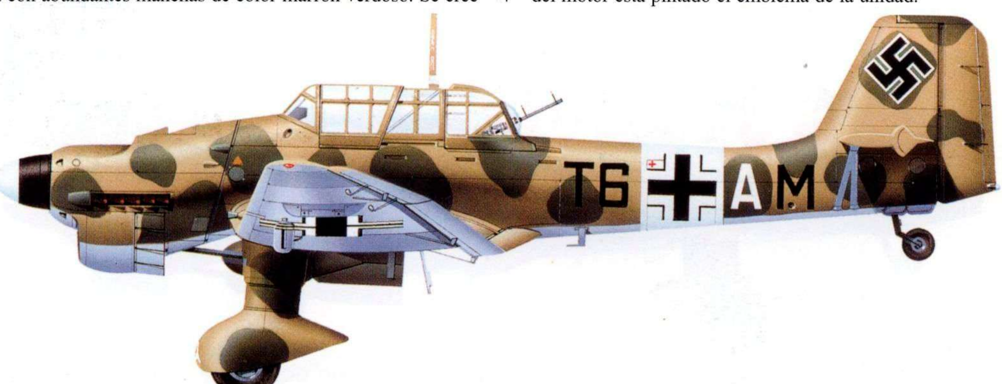
Ju 87B-2 Tropicalizado. 'A5+MK' de la 2ª/StG.1, Derna, Libia, Octubre de 1941.

Después de su breve intervención en los Balcanes, el I/StG. 1 regresó al Norte de África donde permanecería hasta el final de la campaña (en la última fase como II/StG.3). La pintura de color tostado en el acabado oficial del RLM del 'MK' es una muestra externa de la adaptación del *Gruppe* a la guerra en el desierto.



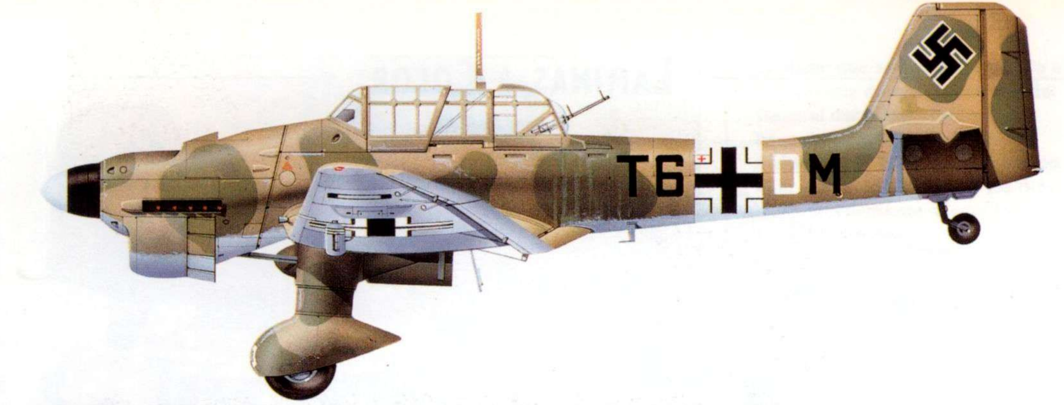
Ju 87B-2 Tropicalizado. 'A5+FL' de la 3ª/StG.1, Derna, Gambut, Libia, noviembre de 1941.

Este aparato de la tercera *Staffel* ilustra la práctica común –al menos inicialmente– de romper el acabado general de pintura tostada con abundantes manchas de color marrón verdoso. Se cree que la punta de la ojiva de la hélice pintada de blanco indica que se trata de un aparato del I *Gruppe*, mientras que sobre el capot del motor está pintado el emblema de la unidad.



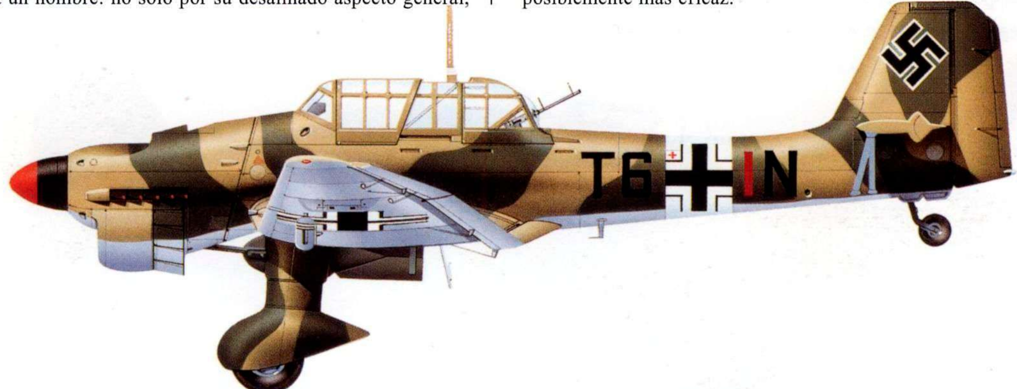
Ju 87B-2 Tropicalizado. 'T6+AM' de la 4ª/StG.2, Tmimi (Libia), junio de 1941.

Los II/StG.2 pronto empezaron también a adquirir (o tal vez fuesen entregados así) un acabado de pintura de color tostado oficial del RLM. Pero a diferencia de aquella unidad, cuando el II/StG.2 sintió la necesidad de romper la silueta de sus aviones vista desde arriba, normalmente optó por uno de los dos esquemas. El 'AM', que al parecer era el aparato del *Staffelkapitän*, es un perfecto ejemplo del primero de estos esquemas: una serie de grandes manchas irregulares de color marrón verdoso.



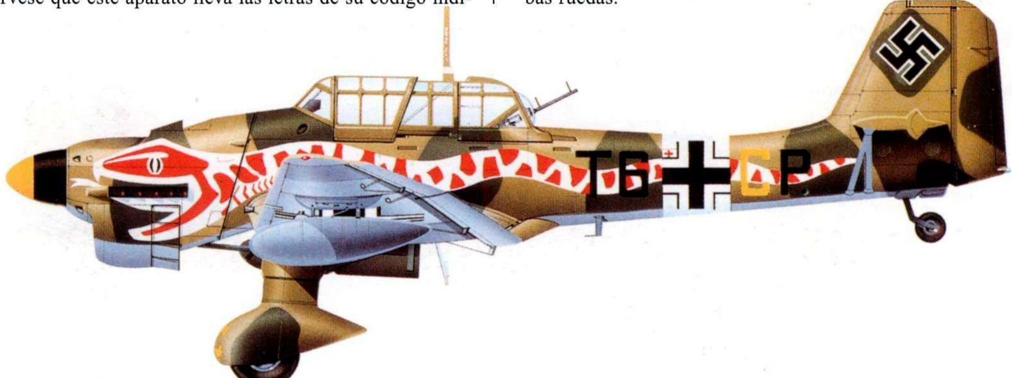
Ju 87B-2 Tropicalizado. 'T6+DM' de la 4ª/StG.2, Gambut (Libia), octubre de 1941.

El 'DM', idéntico en casi todas sus características al avión de la ilustración anterior, sirve para demostrar que los rigores de la guerra en el desierto afectaban al aparato en igual medida que a un hombre: no sólo por su desaliñado aspecto general, sino especialmente en la forma en que la fuerte luz del sol ha apagado y mezclado rápidamente los tonos transformando el esquema de camuflaje en otro mucho menos definido, aunque posiblemente más eficaz.



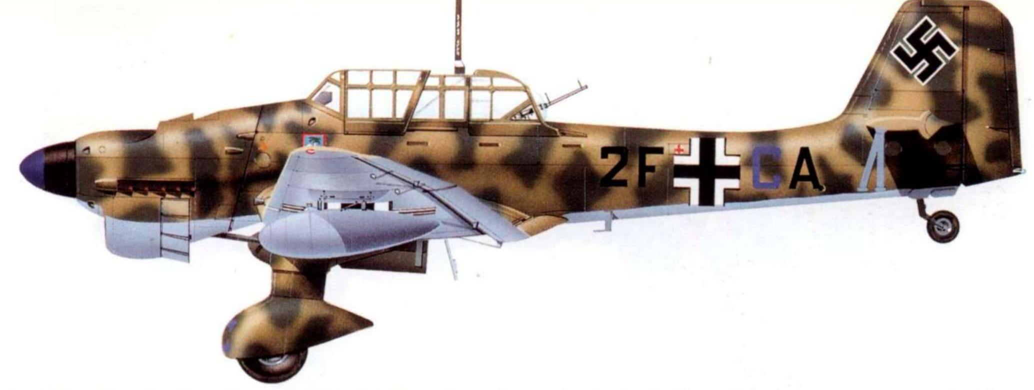
Ju 87B-2 Tropicalizado. 'T6+IN' de la 5ª/StG.2, Tmimi (Libia), alrededor de julio de 1941.

El 'IN', cuyo acabado de color tostado es roto por franjas de bordes nítidos de color marrón verdoso, representa el segundo tipo de camuflaje utilizado por los aviones del II/StG.2. Obsérvese que este aparato lleva las letras de su código individual con el reborde en rojo, indicativo de la *Staffel,* y que al igual que la mayoría de los anteriores, la letra individual del avión está repetida en la parte delantera de las guardas de ambas ruedas.



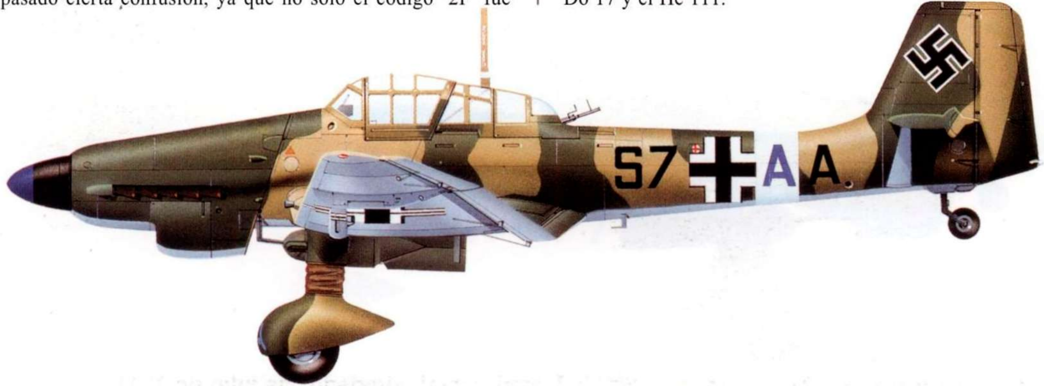
Ju 87R-2 Tropicalizado. 'T6+CP' de la 6ª/StG.2, Tmimi (Libia), julio de 1941.

El camuflaje era, evidentemente, de importancia secundaria cuando se llevó a cabo este extraordinario trabajo de pintura –que resulta, sin duda, el más vistoso de todos los Stukas del desierto. El dibujo de la serpiente adornaba al menos dos aviones diferentes, pero no se sabe si ambos fueron pilotados por el mismo piloto –Lt. Hubert Pölz– o se trataba de un efímero distintivo de la *Staffel.* Mas adelante, Pölz ganó la Cruz de Caballero con Hojas de Roble en el Frente Oriental, terminando la guerra como *Kommandeur* del I/SG 151



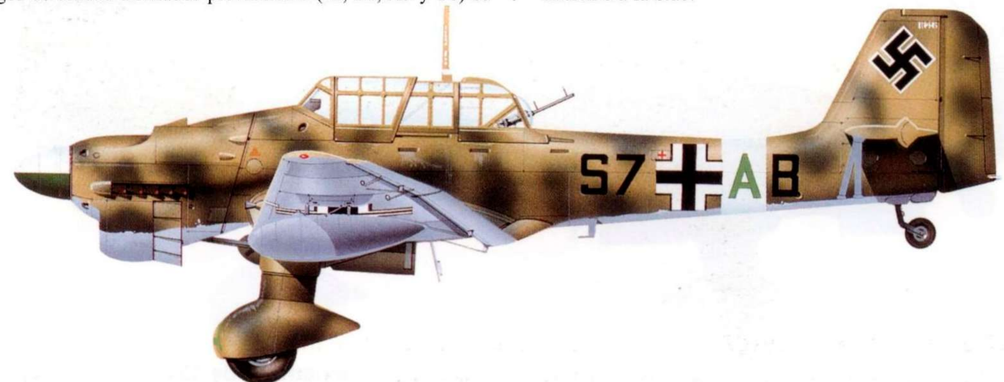
Ju 87R-2 Tropicalizado. '2F+CA' del Geschwaderstab de la StG.3, Gambut, agosto de 1941.

Este aparato con camuflaje tostado/marrón verdoso lleva los códigos ('2F') y el emblema (la palmera, la mezquita y el minarete) adoptado por la Stab de la StG.3 durante sus primeros días en el desierto. Su verdadera identidad ha producido en el pasado cierta confusión, ya que no sólo el código '2F' fue asignado a varias unidades en diferentes momentos de la guerra, sino que la Stab de la StG.3 no tuvo inconveniente en asignárselo a, por lo menos, otros tres tipos de aviones diferentes que utilizó inicialmente en el Norte de África: el Bf 110, el Do 17 y el He 111.



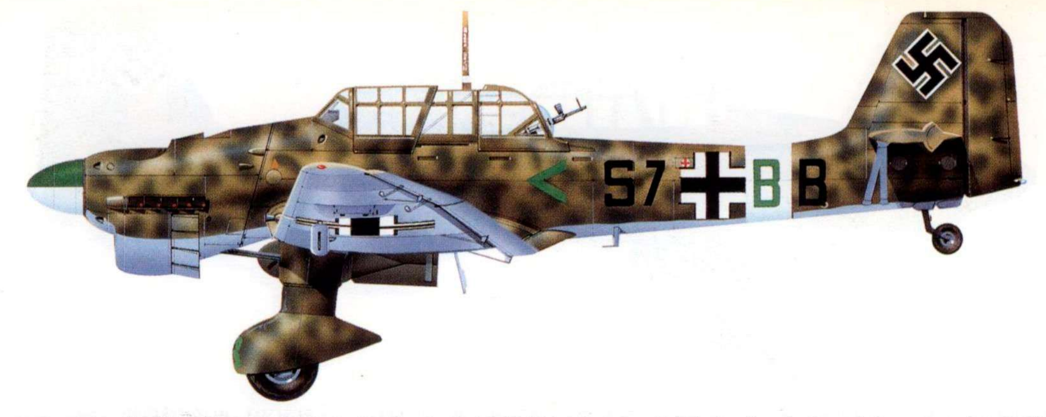
Ju 87D 'S7+AA' de la Geschwaderstab de la StG.3, Oasis de Siwa, octubre de 1942.

Después de que Karl Christ dejase el mando de la StG.3 a Walter Sigel, y de que los hasta entonces semi-independientes I/StG.1 y II/StG II se incorporasen oficialmente la *Geschwader* como sus *Gruppen* II y III respectivamente, los cuatro códigos de unidad utilizados previamente (2F, S1, A5 y T6) se convirtieron en el código unificado 'S7'. Ilustrado aquí en la época de la Batalla de El Alamein, el Dora del *Kommodore* Sigel luce un acabado estándar, con los emblemas definitivos de la unidad ribeteados en azul por tratarse de un aparato perteneciente a la *Stab*.



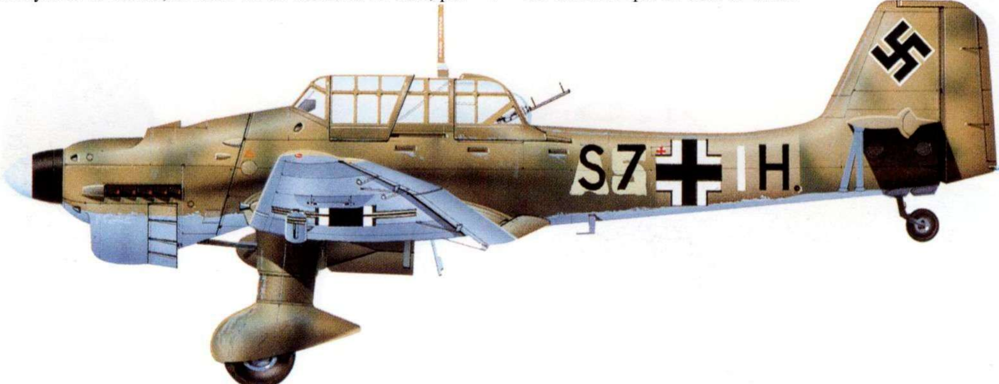
Ju 87R-2 'S7+AB' de la Stab del I/StG.3, Tmimi (Libia), mayo de 1942

Este Stuka –Werk-Nr. 6146– era, según todos los indicios, el que pilotaba el *Gruppenkommandeur* Hptm. Heinrich Eppen condecorado con la Cruz de Caballero, cuando fue derribado por los Tomahawks sudafricanos sobre Bir Hacheim el 4 de junio de 1942.



Ju 87B-2 Tropicalizado 'S7+BB' de la Stab del I/StG.3, Derna (Libia), alrededor de marzo de 1942.

Este aparato de la *Stabskette* del I *Gruppe,* perfectamente estándar, salvo por las algo densas manchas de camuflaje, se aparta de la norma en que lleva una divisa indicativa de que pertenece a la Plana Mayor de la unidad, al estilo de las unidades de caza, pintada delante del código de identificación –que en este caso indica que el piloto es (al parecer) el *Adjutant* del *Gruppe*. Aunque poco corriente, esta práctica no era totalmente desconocida entre las unidades que no eran de cazas.



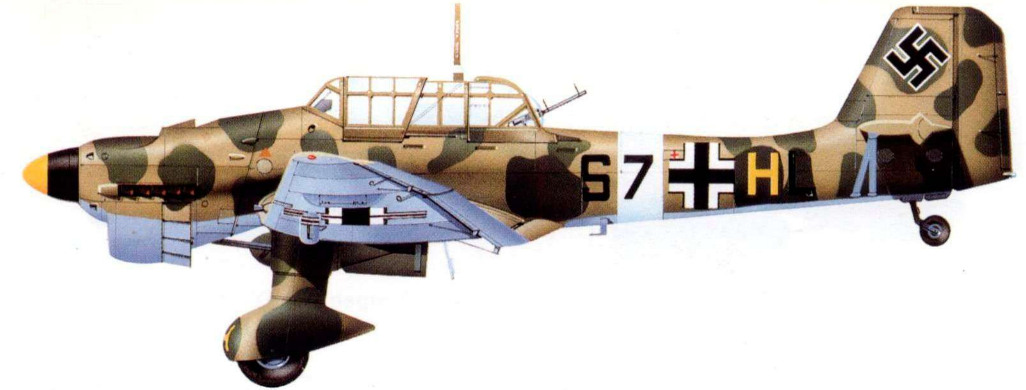
Ju 87B-2 Tropicalizado 'S7+IH' de la 1ª/StG.3, El Daba (Egipto), septiembre de 1942.

Ocho meses después de que el I/StG. 1 recibiese oficialmente la nueva designación de II/StG.3, este algo desgastado Berta es todavía traicionado por claros indicios de su anterior identidad (obsérvese el código 'S7' pintado de forma poco profesional sobre el que era evidentemente su anterior código 'A5'). Pero como las dos últimas letras del código individual pintadas en su fuselaje parecen no haber sido alteradas, surge la cuestión de si este aparato pertenecía a la 1ª/StG.3 o si todavía formaba parte de la primera *Staffel* del 'nuevo' II *Gruppe*, es decir, a la 4ª/StG 3.



Ju 87B-2 Tropicalizado 'S1+GL' de la 3ª/StG.3, Acroma (Libia), noviembre de 1941

Este avión muestra el peculiar tipo de pintura de camuflaje utilizado por varios de los aparatos de la 3ª *Staffel.* Pero obsérvese el emblema que está pintado sobre el capot ¿había recibido la 3ª/StG.3 algunos aparatos que antes habían pertenecido al I/StG.1 para compensar sus bajas, o acaso esta unidad llevaba el código 'S1' pintado en el fuselaje de sus aviones durante los meses inmediatamente anteriores a su cambio de designación?



Ju 87B-2 Tropicalizado 'S1+HL' de la 3ª/StG.3, El Daba (Egipto), septiembre de 1942

Con una seguridad ligeramente mayor, este aparato pertenece a la 3ª *Staffel,* aunque incluso aquí aparecen signos inequívocos de que se ha pintado un nuevo código detrás de las dos últimas letras. Obsérvese que la posición de la franja de color blanco que indica el teatro de operaciones está delante de la *Balkenkreuz* del fuselaje era poco usual, pero no única.



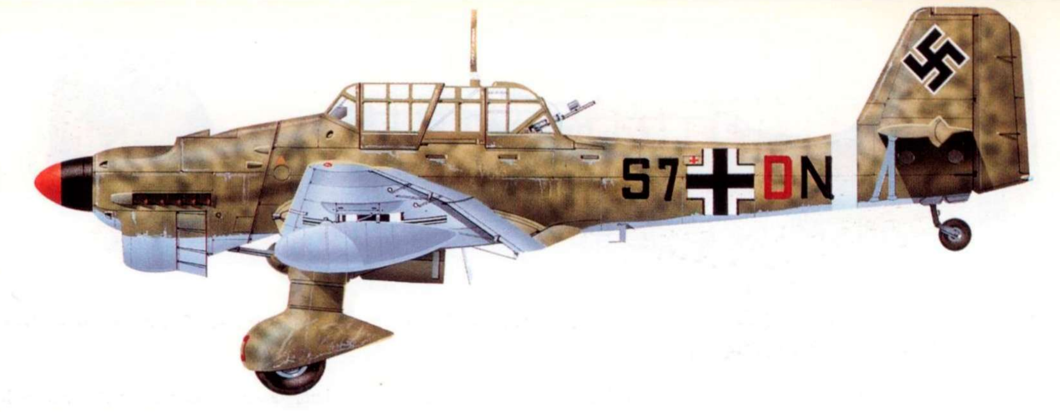
Ju 87D 'S7+CL' de la 3ª/StG.3, Gambut (Libia), noviembre de 1942

El I/StG.3 finalmente consiguió organizar sus distintivos, como testimonia este Dora 79 pintado de un color tostado perfectamente estándar, ilustrado inmediatamente después de la Batalla de El Alamein, y poco antes de que el *Gruppe* fuese retirado para descansar y efectuar reparaciones. Obsérvese que la punta de la ojiva de la hélice está pintada de amarillo y que sobre el capot del motor esta escrito un nombre (¿Inge?) en pequeñas letras blancas.



Ju 87R-2 'S7+EM' de la 4ª/StG.3, Tmimi (Libia), mayo de 1942.

Este aparato pintado de color tostado y marrón verdoso, perteneciente a la 4ª *Staffel*, está ilustrado poco antes de que el II *Gruppe* fuese reequipado con los Ju 87D. La letra individual de este avión, 'H' está repetida en los extremos inferiores de las alas pintados de blanco, y en lugar de los depósitos de combustible suplementarios, lleva adosadas bajo las alas un racimo de bombas de fragmentación.



Ju 87R-2 'S7+DN' de la 5ª/StG.3, Derna (Libia), marzo de 1942.

Este densamente moteado aparato de la 5ª *Staffel* muestra también signos evidentes de desgaste y deterioro. Lo más inusual es la situación y la anchura extremadamente estrecha de la franja de color blanco indicadora del teatro de operaciones que rodea la parte de popa del fuselaje, y el número '7' bastante apretado que evidentemente ha sido pintado a mano. ¿Es este otro indicio de que algunos aparatos del I/StG 1 habían llevado el código 'S1' antes de que la unidad recibiese la nueva designación de II/StG.3?



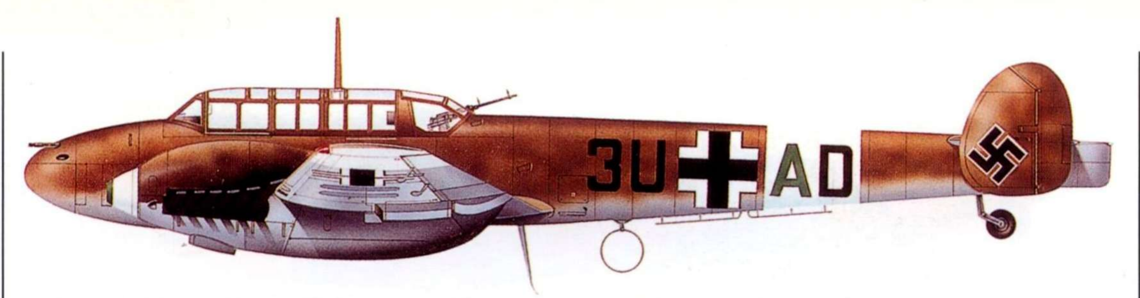
Ju 87D 'S7+EP' de la 6ª/StG.3, El Aouina (Túnez), diciembre de 1942.

Representando a los aviones utilizados por el II *Gruppe* al comienzo de su campaña en Túnez, el 'EP' ha vuelto a adquirir su acabado al estilo europeo, además de llevar la banda blanca del teatro de operaciones. La letra 'M' pintada en la parte inferior del ala no forma parte del código de la unidad, sino que se trata de la última letra del *Stammkennzeichen* original del aparato (más que ningún otro tipo de avión operativo, los Ju 87, solían mantener las cuatro letras de su código básico de identificación pintadas en la superficie inferior de las alas).



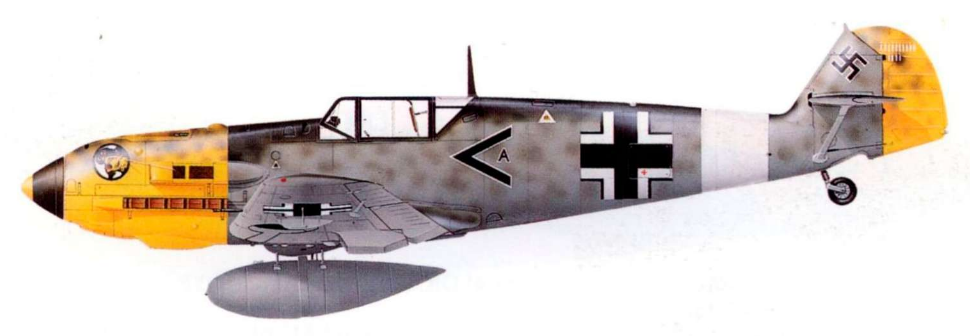
Ju 87D 'S7+KR' de la 7ª/StG.3, Libia, alrededor de diciembre de 1942.

El II *Gruppe* utilizó también algunos Doras pintados con una combinación de colores verde oscuro y negro verdoso, durante la retirada final a través de Libia (al parecer, no había tiempo para preocuparse de aplicarles un camuflaje local). Sin embargo, los aficionados al modelismo deben observar que muchos aparatos de la 7ª/StG. 3 llevaban la letra individual del avión y el código de designación de la *Staffel* (en este caso 'KR') pintado en color blanco en el costado derecho del fuselaje (a la derecha de la *Balkenkreuz*).



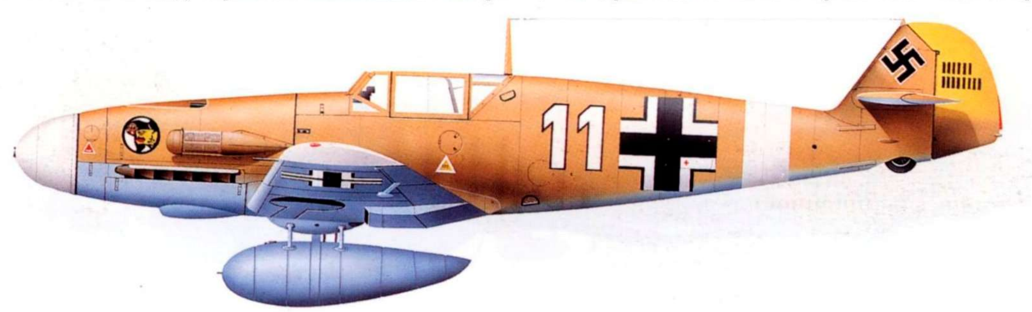
Bf 109E-7/Tropicalizado 'Galón negro A', pilotado por el Olt. Ludwig Franzisket, Gruppen-Adjutant del I/JG 27, Castel Benito (Libia), abril de 1941.

El primer E-7/Tropicalizado de Franzisket es un ejemplo de los primeros aviones utilizados por la JG 27 en el Mediterráneo. Este aparato está todavía pintado, según el patrón europeo, en dos tonos de verde en las superficies superiores y con las superficies inferiores en color azul claro, pero ya se le ha aplicado la banda franja del teatro de operaciones. Obsérvese la ligera capa de manchas verdes sobre la pintura amarilla del capot y el timón de dirección, y que dentro del galón hay una letra 'A' mayúscula que indica que Franzisket ocupaba el puesto de *Adjutant*. Las 14 barras indicadores de victorias pintadas sobre el timón de dirección llegarían hasta 43 antes del cese de hostilidades.



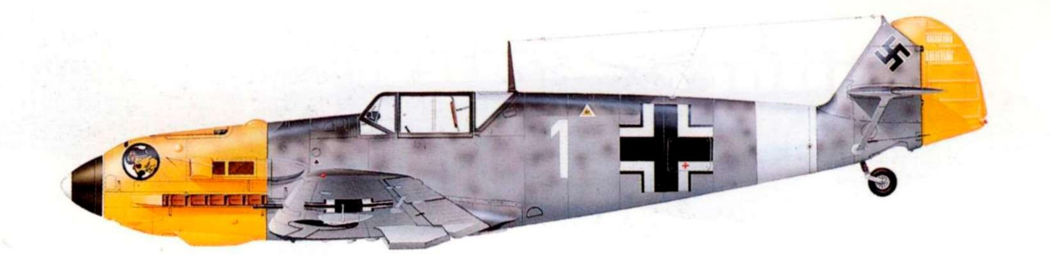
Bf 109F-2/Tropicalizado '11 Blanco', pilotado por el Ofw. Albert Espenlaub, de la 1ª/JG 27, Martuba (Libia), diciembre de 1941.

El F-2 Tropicalizado de Espenlaub, que luce 14 barras correspondientes a otras tantas victorias conseguidas desde su llegada al desierto, tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso en territorio aliado el 13 de diciembre de 1941, tras un feroz combate aéreo contra los Hurricanes de la RAF, y su piloto fue inmediatamente hecho prisionero por las tropas del 8º Ejército. No demasiado ilusionado con la idea de permanecer encerrado tras una valla de alambre de espino durante el resto de la guerra, Espenlaub intentó evadirse de sus captores, y pocas horas después de caer prisionero, fue muerto de un disparo cuando intentaba escapar el mismo día de su captura.



Bf 109E-7/Tropicalizado '1 Blanco', pilotado por el Olt. Karl-Wolfgang Redlich, Staffelkapitän de la 1ª/JG 27, Ain El Gazala (Libia), julio de 1941.

El avión de Redlich, uno de los primeros E-7/Tropicalizados en el que el camuflaje europeo está combinado con la franja blanca del teatro de operaciones del Mediterráneo, luce 20 barras de victorias pintadas sobre su timón de dirección amarillo. Sus cuatro primeras victorias las había conseguido con la Legión Cóndor en España, y su víctima número 43, y última, fue un B-24 derribado sobre Austria el 20 de mayo de 1944 durante un combate del que Redlich, entonces *Gruppenkommandeur* del I/JG 27, no consiguió salir con vida.



Bf 109F-2/Tropicalizado '1 Amarillo' pilotado por el Olt. Gerhard Homuth, Staffelkapitän de la 3ª/JG 27 Martuba (Libia) febrero de 1942.

Las victorias marcadas en el timón de dirección de Homuth atestiguan que se trata de otro de los más destacados *Experten* del desierto. Sobreviviría a la campaña de África y conseguiría añadir 23 victorias más a las 40 que se ven aquí, antes de ser derribado sobre el frente ruso el 3 de agosto de 1943 cuando prestaba servicio como *Gruppenkommandeur* del I/JG 54.



Bf 109F-4/Z Tropicalizado '14 Amarillo' pilotado por el Olt. Hans-Joachim Marseille, Staffelkapitän de la 3ª/JG 27, Ain El Gazala (Libia), junio de 1942.

En el plazo de poco más de un mes las 68 victorias de Marseille habían aumentado hasta 101. Ya ascendido al cargo de *Staffelkapitän*, optó por mantener la designación de '14 Amarillo' en el aparato Werk-Nr. 10137, y como el espacio disponible en su timón de cola disminuía rápidamente a causa del siempre creciente número de barras de victorias, las primeras 70 –que le habían valido las Hojas de Roble para su Cruz de Caballero– quedaron señaladas en la forma que se ilustra aquí, representadas colectivamente por una corona de laurel.



Bf 109F-4/Tropicalizado '12 Blanco', pilotado por el Ofw. Franz Stiegler, de la 4ª/JG 27, Quotaifiya (Egipto), agosto de 1942.

El aparato de Steigler, un casi anónimo F-4, no lleva ni la insignia del II *Gruppe* pintada en el morro, ni el emblema característico de la 4ª *Staffel*, que consistía en un león de la RAF estrellándose con las alas rotas, que solía estar debajo de la cabina. Pese a esto, el poco expresivo Stiegler terminó la guerra habiendo conseguido un total de 28 victorias, entre las que se contaban 5 bombarderos pesados derribados.



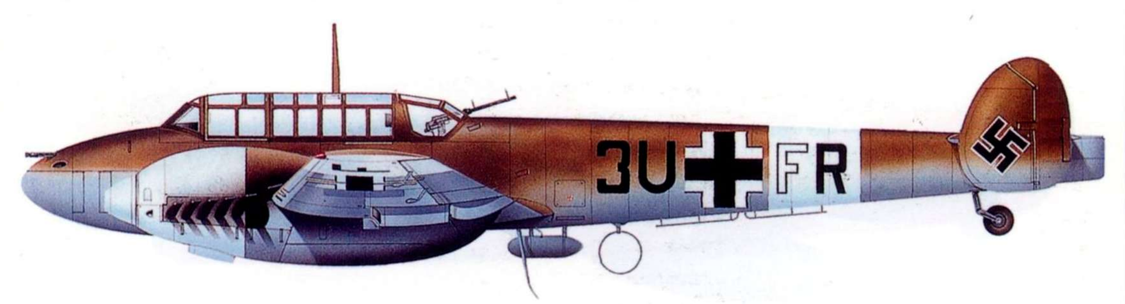
Bf 109F-4/Z Tropicalizado '1 Amarillo', pilotado por el Olt. Rudolf Sinner, Staffelkapitän de la 6ª/JG 27, Tmimi (Libia) junio de 1942.

El registro de 'Rudi' Sinner ascendía entonces a 6 victorias, como atestiguan las barras de victorias pintadas en su timón de dirección. Parece evidente que este elemento había sido sustituido; obsérvese la línea de separación más elevada entre los tonos de camuflaje de la parte superior e inferior. El Mj. Sinner sobrevivió a la guerra, a pesar de haber sido herido durante las últimas semanas de la contienda cuando estaba al mando del III/JG 7, un *Gruppe* de cazas Me 262. Terminó con un registro de 39 victorias, todas la cuales, excepto 7, habían sido conseguidas en el desierto.



Bf 109G-2/R1 Tropicalizado '13 Amarillo', pilotado por el Lt. Wilhelm Crinius de la 3ª/JG 53, Bizerta (Túnez) enero de 1943.

El '13 Amarillo' (Werk-Nr. 10804), que luce en el timón de dirección 100 victorias conseguidas en el Frente Oriental (por las cuales Crinius recibió la Cruz de Caballero con Hojas de Roble), junto con otras 14 victorias conseguidas después sobre el Mediterráneo, estaba preparado para el regreso de Crinius a la 3ª *Staffel* tras el breve período en que estuvo destinado en la *Gruppenstab* del I/JG 53. Su piloto no consiguió regresar de su última misión por haber sido derribado por un Spitfire norteamericano frente a las costas de Túnez el 13 de enero de 1943 y ser capturado. El avión fue pilotado posteriormente por el Lt. Gerhard Opel (antiguo miembro del II/JG 26) formando parte de la 2ª *Staffel*.



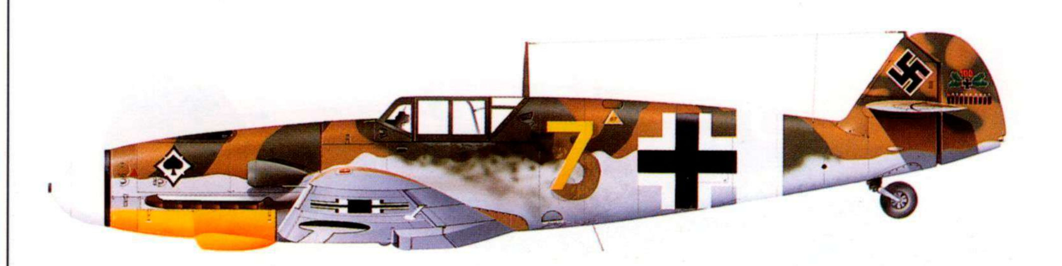
Bf 109G-4 '7 Amarillo', pilotado por el Olt. Wolfgang Tonne Staffelkapitän de la 3ª/JG 53, Bizerta (Túnez) febrero de 1943.

Crinius había sido el punto del *Staffelkapitän* Wolfgang Tonne. El aparato de éste último piloto lleva un timón de dirección decorado de forma parecida: La Cruz de Caballero con Hojas de Roble por 100 victorias, una 101ª victoria contra un aparato soviético, y a continuación una cadena de victorias conseguidas sobre Túnez. Cuando su registro ascendía a 122 victorias, Tonne resultó muerto cuando se estrelló con su '7 Amarillo' gravemente dañado por los impactos recibidos al intentar aterrizar en el aeródromo de Túnez-Protville el 20 de abril de 1943.



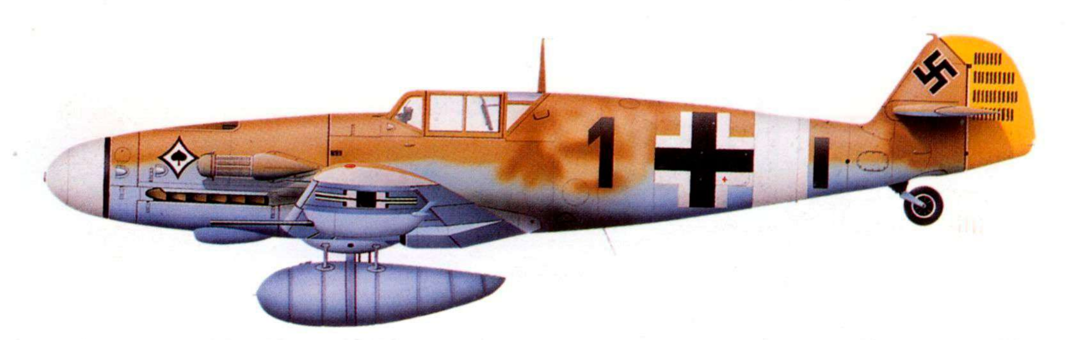
Bf 109G-4/Z Tropicalizado '1 Negro', del Olt. Franz Schiess, Staffelkapitän de la 8ª/JG 53, Túnez-El Aouina (Túnez) alrededor de febrero de 1943.

Volvemos al camuflaje del desierto –aunque algo torpemente sobrepintado– con este *'Kanonenboot'* de la 8ª *Staffel* . Las 38 victorias que luce este aparato habían sido conseguidas durante el año anterior en que Schiess prestó servicio como *Geschwader-Adjutant*. ¿Acaso se hayan cubierto con pintura los emblemas de la *Stab*? Schiess añadió 29 victorias más durante los seis meses que estuvo al frente de la 8ª/JG 53, antes de caer víctima de los P-38 sobre el Golfo de Nápoles el 2 de septiembre de 1943.



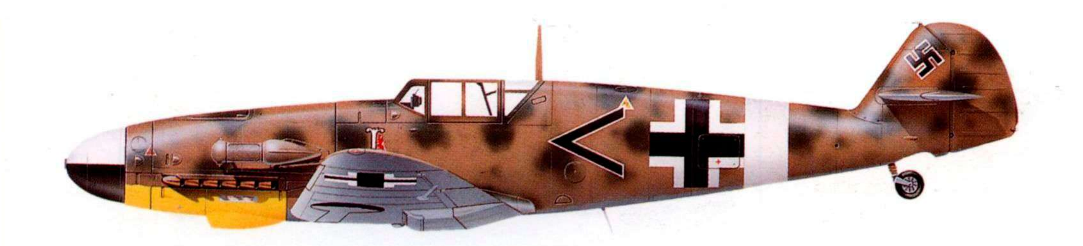
Bf 109G-4/Tropicalizado 'Galón Negro', pilotado por el Olt. Heinz-Edgar Berres, Gruppen-Adjutant del I/JG 77 Matmata (Sur de Túnez) alrededor de enero de 1943.

El G-4 de Berres lleva un galón reglamentario de *Gruppen*-Adjutant y, medio oculto por el ala, un mapa de Gran Bretaña pintado en rojo dentro de una vistosa 'L' mayúscula de color blanco, que era la insignia del I (J)/LG 2, antigua identidad del *Gruppe* antes de cambiar su designación en enero de 1942. Berres se convertiría posteriormente en *Staffelkapitän* de la 1ª/JG 77, consiguiendo 53 victorias antes de ser derribado por cazas británicos cuando escoltaba una formación de Ju 52 a través del Estrecho de Messina el 25 de julio de 1943.



Bf 109F-2/ Tropicalizado '3 Blanco' del Unteroffizier Horst Schlick, de la 1ª/JG 77, Bir El Abd (Egipto), noviembre de 1942.

El aparato Werk-Nr. 10533 fue descubierto después de la Batalla de El Alamein abandonado en Bir El Abd. Las barras de victorias pintadas en su timón de dirección indican dos victorias conseguidas en el Frente Oriental y seis conseguidos desde su llegada al desierto. Tras escapar del campo de batalla de El Alamein en un vehículo, Schlick terminó la guerra con un registro de 36 victorias.



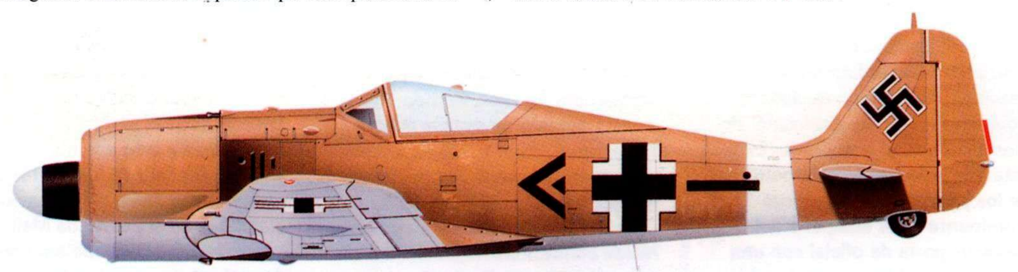
Bf 110D '3U+AD', del Hptm. Georg Christl, Gruppenkommandeur del III/ZG 26, Norte de África, enero de 1942.

El *'Anton-Dora'* pilotado por Christl al comienzo de su largo período al mando del III/ZG 26 en el Mediterráneo y el Norte de África luce un típico camuflaje marrón verdoso y una serie de distintivos estándar del teatro de operaciones. El Mj. Christl, condecorado con la Cruz de Caballero por sus méritos al mando del *Gruppe* en el desierto (su registro personal ascendía entonces a sólo tres victorias), fue posteriormente destinado a Parchim durante los diez últimos meses de la contienda para mandar el *Jagdgruppe* 10, una unidad experimental de pruebas dedicada a probar armamento para los bombarderos. Su registro final ascendió a siete victorias.



Bf 110E '3U+FR', del Olt. Alfred Wehmeyer Staffelkapitän de la 7ª/ZG 26, Derna, mayo de 1942.

Wehmeyer, que se había unido al II *Gruppe* en el momento culminante de la Batalla de Inglaterra, fue nombrado *Staffelkapitän* de la 7ª/JG 26 en junio de 1942. En aquel momento las exigencias de la guerra en el desierto imponían que las tripulaciones tuviesen que pilotar cualquier aparato que estuviese disponible y/o en condiciones operativas. Uno de los utilizados con más frecuencia por Wehmeyer fue este *'Friedrich-Richard'*, pero cuando murió estaba a los mandos del '3U+HR'.



Fw 190A-4 'Doble galón negro' del Olt. Adolf Dickfeld, Gruppenkommandeur del II/JG 2, Kairouan, Túnez, diciembre de 1942.

No es seguro que este aparato sea el Werk-Nr 0750, que fue dado de baja después de que Dickfeld chocase contra un obstáculo y capotase al despegar de Kairouan el 8 de enero de 1943. Tras recuperarse de las heridas producidas en el accidente, Dickfeld presto servicio durante un breve período como *Kommandeur* del II/JG 11 antes de ser destinado al RLM. La mayoría de las 136 victorias del Ob. Adolf Dickfeld habían sido conseguidas en el frente ruso, pero 11 de las 21 que totalizó en los frentes occidental y de Túnez fueron contra bombarderos cuatrimotores.







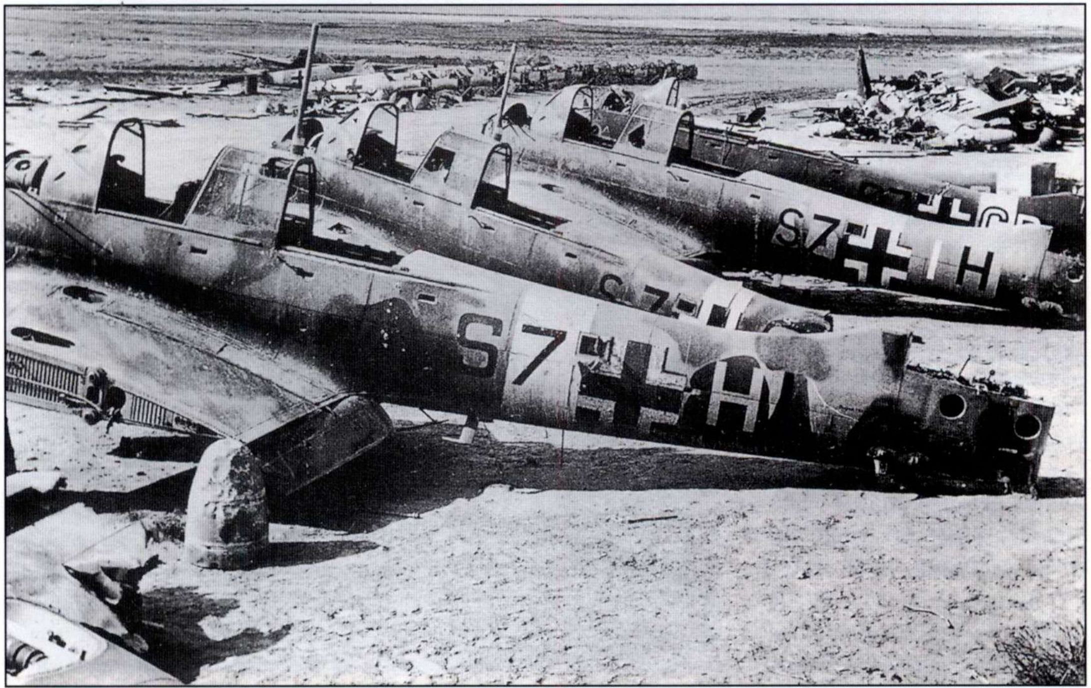
Mj. Walter Enneccerus, *Gruppenkommandeur* del II/StG.2, Tmimi (Libia), verano de 1941. Completamente 'tropicalizado' de pies a cabeza, el legendario 'Ennec' está ataviado con la indumentario de los pilotos en el momento culminante de la campaña del desierto: gorra de oficial con una funda de tela blanca, camisa de manga corta, cinturón de cuero de oficial con funda de pistola, pantalones cortos, calcetines hasta el tobillo y sandalias. Obsérvese que sobre el cuello lleva la Cruz de Caballero, el parche triangular con el águila de la Luftwaffe sobre la parte derecha del pecho y la insignia de los bombarderos en picado en la parte izquierda.

Oblt. Walter Sigel, *Geschwaderkommodore* de la StG. 3, Oasis de Siwa (Egipto), septiembre de 1942. Vestido con el mismo modelo de camisa que Enneccerus, Sigel se diferencia por los adornos de su uniforme, entre los que están las hombreras de Oblt., la Cruz de Caballero con las recién concedidas Hojas de Roble colgado de su cuello, La Cruz de Hierro sobre el bolsillo izquierdo y la Cruz Alemana sobre el derecho. El cinturón y la funda de pistola son también las mismas, pero el resto de la indumentaria de Sigel es de un modelo tropical posterior, Gorra especial (con gafas de vuelo) pantalones de vuelo con un sólo bolsillo de color tostado y botas de cordones de suela gruesa.

Olt. Herbert Stry, *Staffelkapitän* de la 5ª/StG. 3, Martuba (Libia), abril de 1942. Stry, que durante mucho tiempo había sido miembro del II/StG.2, fue uno de los pilotos que consiguieron dañar al portaaviones *Illustrious* en el puerto de Malta en enero de 1941. Ilustrado aquí poco después de ser nombrado *Staffelkapitän* de la 5ª/StG.3, viste también pantalones de vuelo tropicales y botas para el desierto. Las acompaña con una guerrera de material ligero cuyas hombreras quedan ocultas por un chaleco salvavidas de Kapok, un elemento esencial durante las muchas salidas sobre el mar realizadas durante la campaña del Norte de África.



Pero un número cada vez mayor de Stukas terminaban sus días en depósitos de chatarra, como estos, abandonados para que los encontrasen en su avance las tropas británicas y de la Commonwealth...



intento de neutralizar esta amenaza para las líneas de abastecimiento marítimas de Rommel.

Las fuerzas de bombarderos del Eje iban a ser las que llevasen el peso de la ofensiva de 1942. Pero, a pesar de la presencia de Spitfires en la isla, los bombarderos en picado, tanto alemanes como italianos, fueron requeridos para representar su papel. El ataque llevado a cabo por el III/StG.3 el 24 de marzo contra el aeródromo de Hal Far marcó el principio de ocho semanas de intensas operaciones. Sufrieron las bajas inevitables, pero se apuntaron también varios éxitos, principalmente contra las unidades navales refugiadas en el Gran Puerto. El 1 de abril hundieron el submarino de abastecimiento *Pandora* con dos impactos directos, mientras que varios impactos próximos hicieron que el submarino



... mientras que otros se veían obligados a aterrizar tras las líneas enemigas. Esta pareja de aspecto abatido se está rindiendo a un sargento del Ejército Rodesiano.

P 36 se fuese a pique. Cuatro días más tarde, los destructores *Lance* y *Gallant* eran hundidos en los muelles. Un tercer destructor, el *Kingston* fue gravemente dañado el 11 de abril. A mediados de mayo, el *Gruppe* había quedado reducido a casi la mitad de su plantilla. Los supervivientes terminaron su relación con Malta como la habían empezado, atacando Hal Far el 13 de mayo. La semana siguiente estaban de vuelta en Bir el Hania, en el Norte de Africa.

El 28 de mayo –diez días después de la partida del III/StG.3– los Picchiatelli reaparecieron sobre Malta; cuatro Ju 87 de la 239ª *Squadriglia* atacaron los aeródromos de la isla al amparo de la oscuridad de la noche. La noche siguiente le llegó el turno a cuatro aparatos de la 209ª *Squadriglia*. Estas dos unidades, que anteriormente habían actuado como 97º *Grupo*, habían sido reunidas el 1 de mayo con la designación de 102º *Grupo* bajo el mando del temible Giuseppe Cenni. Durante los seis meses siguientes, al igual que había hecho el 101º *Gruppo* antes, continuarían realizando ataques nocturnos contra Malta; y junto con elementos de la StG.3 participarían también en dos acciones contra convoyes.

Mientras tanto, en el desierto, las fuerzas de Rommel seguían progresando lenta pero continuamente. A mediados de febrero, habían recuperado los aeródromos de Derna, lo cual permitió a los Stukas trasladarse más a vanguardia para apoyar las operaciones. A mediados de mayo, los Panzers de las vanguardias habían 'chocado' con la Línea Gazala. Esta línea defensiva –para ser más precisos, consistía en una sucesión de 'reductos' fortificados, rodeados todos ellos por alambradas y amplios campos de minas– se extendía hacia el Sureste a lo largo de

unos 55 kms. de desierto, desde El Gazala, en la costa, hasta el viejo fuerte del desierto de Bir Hacheim y se había establecido en un intento de detener el avance de las fuerzas del Eje. Un corresponsal de guerra de la Luftwaffe escribió un relato algo pintoresco de un ataque de los Stukas contra uno de aquellos 'reductos':

'Una estrecha franja de tierra de nadie, y ya estábamos sobre territorio enemigo. Allí abajo a lo lejos se divisaba el objetivo. Al menos 200 vehículos británicos dispuestos formando un enorme cuadrado, rodeado por numerosas baterías antiaéreas.'

'Aunque todavía estábamos a muchos miles de metros por encima de ellos, las piezas antiaéreas ya habían empezado a disparar. La formación se dispersa y empieza el 'Vals antiaéreo', esquivando los centenares de 'regalitos' letales que tiraban contra nosotros.'

'El primer aparato se lanza en picado hacia el hirviente abismo. El resto le sigue. Se produce una erupción de fuego, los vehículos explotan, los cañones quedan en silencio. Como un símbolo de destrucción, una negra columna de humo se eleva de entre las nubes de arena que se arremolinan allí abajo. En cuestión de segundos todo ha terminado. Después, regreso a la base para empezar otra vez. Varias veces al día, siempre la misma rutina –despegue, objetivo, lanzar las bombas, aterrizar, recargar, despegue... El fuego de los defensores se hacía más débil cada vez. Todas nuestras *Ketten* consiguieron regresar a salvo, aterrizando la última cuando el disco de color rojo sangre del sol ya se hundía en el mar de arena.'

Pasajes tan descriptivos como éste quizás conseguían elevar la moral de los lectores alemanes, pero la realidad era muy diferente. Al menos tres Stukas fueron derribados por el fuego antiaéreo el 26 de mayo, entre los que estaba un aparato del III *Gruppe* que poco antes había regresado de las operaciones sobre Malta. Pero fue en el extremo Sur de la Línea Gazala donde los Stukas del desierto consiguieron su último

Las multitudes se agolpan para despedir a la tripulación del Picchiatello '4' que se prepara para otro ataque contra Malta.



Algunos elementos de la StG.3 operaron también sobre Malta durante el año 1942. Aquí, pilotos del I *Gruppe* saludan al incansable General der Flieger en un aeródromo Siciliano, cuyo paisaje de fondo se parece sospechosamente al de Trapani.



triunfo. El fuerte de Bir Hacheim, guarnecido por una fuerza compuesta por tropas de la Francia Libre al mando del General Koenig, fue sometido a 14 días de bombardeo por los bombarderos en picado, la artillería y los Panzers. A pesar de haber quedado aislados, los franceses se negaron a rendirse, y los supervivientes resistieron hasta que, el 10 de junio, recibieron la orden de replegarse y abrirse paso hasta las líneas británicas.

Aquella fue la última batalla clásica en el Norte de África en la que los Ju 87 desempeñaron un papel decisivo. Pero habían tenido que pagar un alto precio por aquel éxito. Entre las numerosas bajas sufridas por la StG.3 sobre Bir Hacheim se contaba la de otro piloto condecorado con la Cruz de Caballero, el Hptm. Heinrich Eppen, *Kommandeur* del I *Gruppe*, que había caído víctima de los Tomahawks sudafricanos el 4 de junio.

Setenta y dos horas después de la caída de Bir Hacheim, la acción se trasladó de nuevo al mar. La operación *Vigorous* consistía en un convoy que salió de Alejandría con suministros para Malta. El 13 de junio, el II/StG.3 –ahora también equipado con Ju 87D– despegó de Derna. En compañía de los Ju 88 descubrieron y hundieron un navío rezagado del convoy que intentaba llegar a Tobruk, pero perdieron en esta acción a dos de los suyos, entre ellos al *Kapitän* de la 6ª *Staffel*, Olt. Anton Ostler, derribados por los destructores de escolta del carguero.

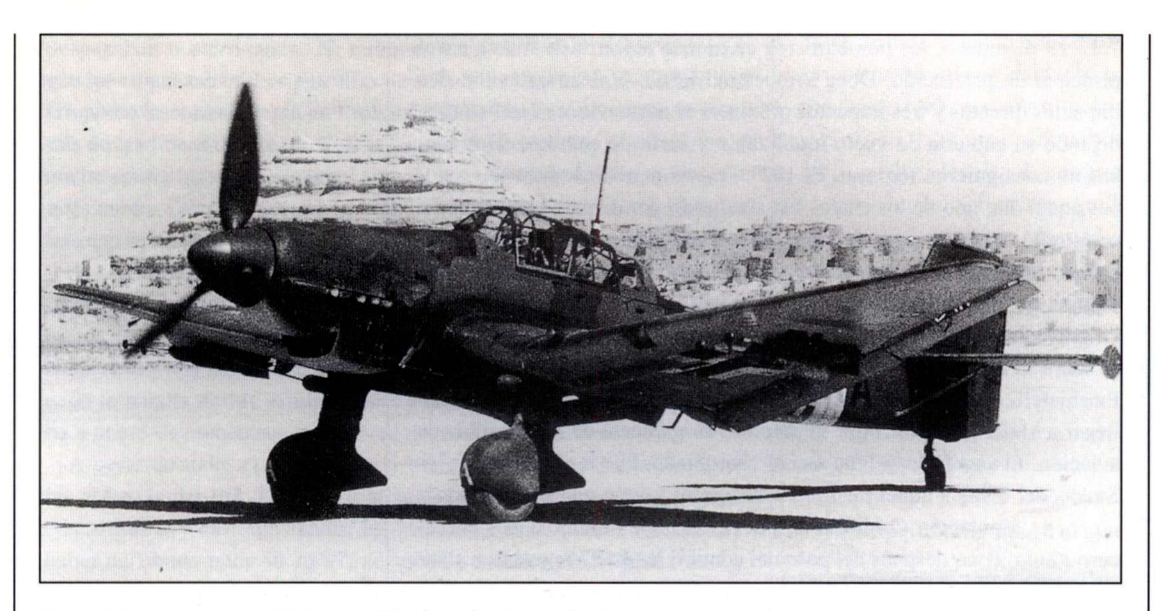
Al día siguiente, 17 Picchiatelli del 102º *Gruppo* que operaba desde Sicilia, atacaron al grueso del convoy sin conseguir resultados, lo mismo que el III/StG.3 desde Derna, que además perdió dos aparatos. El 15 de junio, la situación cambió, cuando los *Gruppen* II y III atacaron al convoy en continuas oleadas. Lograron dañar varios barcos, entre otros al viejo *Centurion* (el barco-objetivo controlado por radio de antes de la guerra ¡que había sido incluido en el convoy simulando ser un acorazado!), los cruceros *Arethusa* y *Birmingham*, y los destructores *Airedale* y *Nestor*; estos dos últimos con daños tan graves que tuvieron que ser hundidos. A causa de estas y otras pérdidas, y bajo la amenaza de ser interceptados por unidades principales de la Flota italiana que se habían hecho a la mar para darle caza, el convoy recibió la orden de regresar a Alejandría.

Si el carguero rezagado del convoy *Vigorous* hubiese conseguido llegar a Tobruk, su tripulación se habría encontrado con una desagradable sorpresa. Tras haber roto la Línea Gazala, el 19 de junio las fuerzas de Rommel consiguieron finalmente alcanzar las defensas del perímetro exterior de la ciudad. El 20 de junio se lanzaron al asalto... ¡y Tobruk cayó el 21 de junio!

La caída en sólo 24 horas de una posición que el año anterior había resistido durante ocho meses el asedio de las fuerzas del Eje despertó feroces recriminaciones en el campo aliado. Pero para entonces Rommel estaba ya lanzado a la carga en el interior de Egipto. El 1 de julio inició su ataque contra la siguiente

Un corresponsal de guerra de la Luftwaffe, a la derecha, con su distintivo en la bocamanga, apenas visible en su manga derecha, posa junta al piloto antes de un vuelo en un Stuka de la StG.3 (obsérvese que la bomba está en el suelo, detrás del peldaño del fuselaje). Los chalecos salvavidas de Kapok parecen indicar que se trataba de una misión sobre el mar, por la cual el piloto no parece demasiado complacido –¡o quizás sólo esté entornando los ojos para protegerse del sol!





El Dora 'S7+AA' del *Geschwaderstab* pilotado por el OLt. Walter Sigel con el inconfundible telón de fondo del Oasis de Siwa. Situado en el extremo Suroeste de la Depresión de Qattara, Siwa estuvo ocupado por las fuerzas del Eje durante unos cuatro meses, entre julio y noviembre de 1942.

línea defensiva de los aliados en El Alamein. Pero El Alamein no era Gazala. Aunque su extensión era sólo un poco mayor que la de las defensas de Gazala, la línea defensiva que se extendía hacia el Sur desde la costa en El Alamein, no terminaba en un viejo fuerte en medio del desierto. En lugar de ello, estaba anclada firmemente en la Depresión de Qattara, una enorme hondonada en el desierto de unos 250 kms. de longitud –la mayoría bajo el nivel del mar– con un terreno cuya superficie no era capaz de soportar el paso de vehículos acorazados. Imposible de envolver por el flanco, El Alamein era la perfecta posición defensiva. Y fue allí –bajo el mando de un nuevo jefe, el Teniente General Bernard Montgomery, que había jurado que no se volvería a dar ni un solo paso atrás– donde el 8º Ejército Británico se dispuso a resistir el ataque del Zorro del Desierto.

Durante casi cuatro meses, las fuerzas oponentes permanecieron una frente a otra, cada uno de los bandos acumulando fuerzas para el golpe decisivo. Por lo tanto, se organizó un nuevo convoy, la Operación *Pedestal,* no sólo para reabastecer Malta, sino para aumentar la capacidad de la isla de cortar las líneas de abastecimiento de Rommel a través del Mediterráneo. Sin embargo, a diferencia de la Operación *Vigorous* los 14 buques mercantes que componían el convoy *Pedestal* se dirigirían a Malta por el Oeste, y estarían apoyados por algo más que sólo un acorazado simulado –de hecho, las fuerzas de cobertura inmediata y de escolta estaban compuestas ¡por nada menos que dos acorazados, tres portaaviones de la flota, siete cruceros y treinta y dos destructores!

Al tener conocimiento de esta verdadera *armada*, el Eje desplegó sus unidades navales y aéreas a una escala similar. El hecho de los Ju 87 fuesen menos de 40 de los más de 650 aviones que participaron en la operación sirva quizás para reflejar la pérdida de importancia y reputación de los bombarderos en picado. Pero los 13 Picchiatelli del 102º *Gruppo* que habían sido transferidos a la isla de Pantelleria –justo en la ruta del convoy que se aproximaba– y los 26 Doras del I/StG.3, enviados del Norte de Africa a Trapani y Sciacca, en el Oeste de Sicilia, conseguirían demostrar que todavía tenían algo que decir.

El 13 de agosto, los bombarderos en picado atacaron la fuerza naval principal de protección. Doce aviones del I/StG. 3 alcanzaron con dos impactos directos y tres impactos próximos al portaaviones *Indomitable*, dejando su cubierta de vuelo inutilizable y fuera de combate. Dos Stukas no consiguieron regresar. El 102° *Gruppo* perdió también dos aviones aquel día; uno de los cuales fue alcanzado por disparos antiaéreos y se estrelló contra la popa del acorazado *Rodney*. A la mañana siguiente cuando atacaban a los buques mercantes, otro de los Picchiatelli cayó víctima de los artilleros antiaéreos. Se estrelló en el mar muy cerca del ya gravemente dañado petrolero *Ohio*, y fue lanzado por el fuerte oleaje sobre la cubierta de proa. A pesar de éste, y de otros ataques de los Picchiatelli al día siguiente mientras era remolcado, el *Ohio* consiguió llegar a Malta para descargar su precioso cargamento de combustible de aviación. El vapor *Dorset* fue menos afortunado. Fue incendiado por los Stukas del I/StG.3 aquel mismo 13 de agosto y tuvo que ser abandonado por su tripulación –24 horas después el *Gruppe* produjo daños al crucero *Kenia*. Poco después del paso del convoy, los Ju 87 regresaron a sus lugares de procedencia– el 102° *Gruppo* a Sicilia, para reanudar sus incursiones nocturnas sobre Malta, y el I/StG. 3 de vuelta al desierto.

De los catorce barcos mercantes del convoy, cinco consiguieron llegar a Malta. Las 32.000 toneladas de carga que transportaban produjeron dividendos de inmediato. Las pérdidas de barcos del Eje a causa de los ataques aéreos procedentes de Malta empezaron a aumentar y la escasez de suministros para las fuerzas de Rommel se hacía cada vez más crítica.

Desde sus pistas de aterrizaje de Fuka y Quasaba, dentro de Egipto (y a menos de 150 kms de las posiciones de El Alamein), los Stukas de la StG.3 realizaban ahora operaciones casi a diario. Pero su leyenda se había evaporado. Un informe británico consideraba al Ju 87 como 'nada más que un instrumento psicológico de terror, sólo capaz de producir destrucciones locales y aisladas, ineficaz contra unas tropas decididas y muy vulnerable a nuestros cazas'. Incluso el *Staffelkapitän* de la 5ª/StG.3, Olt. Hans Drescher, admitía que 'la posición de los ingleses en El Alamein ya no podía ser superada'.

A pesar de todo, los Doras continuaron atacando con obstinada ferocidad las concentraciones de tropas británicas, sus asentamientos de armas y sus posiciones defensivas construidas con carros de combate. Pero con sus transmisiones de radio interceptadas por los británicos (la RAF, que ahora sabía que los indicativos radio de los Stukas eran '*Wespe*' –'Avispa'– e '*Isar*' –el río que pasa por Munich– estaban a la escucha de cualquier intercambio de mensajes entre los bombarderos en picado y sus escoltas) y con un número de cazas aliados cada vez mayor en busca de presas, no resulta sorprendente que sus bajas comenzasen a aumentar exponencialmente.

Con una frecuencia cada vez mayor, los Stukas se veían obligados a deshacerse de sus bombas antes de llegar al objetivo y regresar a sus bases (aunque la historia sobre un diario encontrado a un oficial del *Afrika Korps* capturado en el que se leía la frase: '*Gott in Himmel*, bombardeados *otra vez* por la Luftwaffe' es probablemente apócrifa). Pero ni siquiera cuando volvían a sus bases estaban mucho más seguros. Las incursiones de los cazas y caza-bombarderos enemigos se cobraban una continua cosecha de Stukas destruidos o dañados en tierra, o mientras

despegaban o aterrizaban. Ni tampoco eran estos los únicos peligros que les amenazaban. Las patrullas de vehículos ligeros todo-terreno del Grupo de Reconocimiento en Profundidad de Desierto, que operaba detrás de las líneas de Eje, no tenían ningún reparo en disparar durante la noche contra las somnolientas bases de la Luftwaffe. Uno de estos ataques contra Quasaba costó a la StG.3 cinco Doras que fueron completamente destruidos, además de otros siete que fueron gravemente dañados.

A las 21.40 horas de la noche del 23 de octubre de 1942 el Desierto Occidental se iluminó con el resplandor de los disparos de más de 1.000 piezas de artillería británicas. Era la mayor barrera de artillería que se había desencadenado desde la I Guerra Mundial –Montgomery había ganado la batalla de los suministros. La tercera 'carrera a Bengasi' estaba a punto de comenzar– y esta vez no habría vuelta atrás.

A pesar de todo, el 8º Ejército tardaría todavía diez días en romper las defensas del Eje. Durante este período de acciones aéreas diurnas concentradas y casi constantes, los pilotos de caza aliados reclamaron haber derribado unos 40 Ju 87, además de muchos otros 'probables' y dañados. Una de sus primeras víctimas fue otro experto *Gruppenkommandeur* condecorado con la Cruz de Caballero. El Hptm. Kurt Walter, que había ocupado el puesto de Walter Enneccerus al frente del III/StG. 3, y que había sido el artífice del hundimiento del crucero antiaéreo *Coventry* y del destructor *Zulu* frente a la costa de Tobruk el 14 de septiembre, fue sorprendido por los cazas al anochecer del 26 de octubre cuando aterrizaba después de la última incursión de aquel día. Walter saltó en paracaídas, pero la altura era insuficiente para que su paracaídas

Este Dora de la 8ª/StG.3 efectuó un aterrizaje forzoso detrás de las líneas aliadas después de ser atacado por cazas el 1 de noviembre. Su tripulantes heridos cayeron prisioneros. Obsérvese la sección trasera de la cabina brillando en el suelo a la sombra de la cola del aparato, y los signos de los combates en curso en la parte izquierda del fondo.





Uno de los aviones del III *Gruppe* que cubrían la retirada de Rommel a través de Libia durante las últimas semanas de 1942...

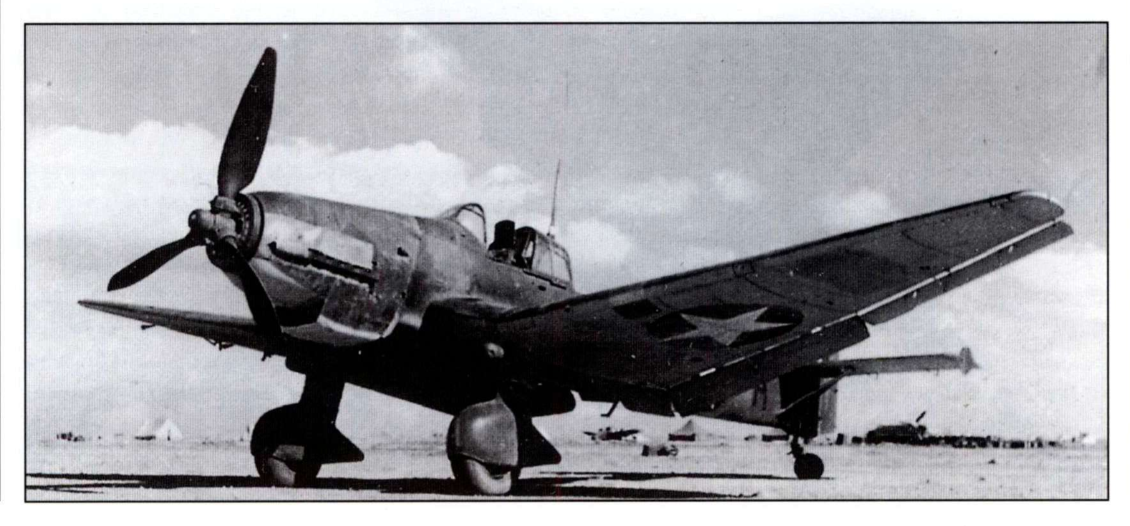
llegase a abrirse por completo.

El 11 de noviembre, el 8º Ejército había llegado al Paso de Halfaya, ruta que discurría entre las escarpadas rocas comunicando Egipto con la meseta del desierto libio. Aquí la Luftwaffe hizo un último intento desesperado para intentar detener a las columnas acorazadas aliadas. Al alba, 15 Stukas del I/StG.3 constituían la punta de lanza del ataque. Fueron atacados por un escuadrón de Kittyhawks sudafricanos que consiguieron derribar a 12 de ellos, mientras que los tres supervivientes fueron abatidos por los P-40F que patrullaban la zona cuando intentaban aterrizar de regreso en Gambut. Entre el primer grupo de bajas, estaba otro *Kommandeur* condecorado con la Cruz de Caballero. El Hptm. Martin Mossdorf había asumido el mando del I *Gruppe* después de que 'Hein' Eppen fuese abatido sobre Bir Hacheim. Sin embargo, Mossdorf consiguió efectuar un aterrizaje con su Dora en llamas y, tanto él como su radiotelegrafista cayeron prisioneros.

Esta prácticamente total aniquilación del I/StG.3 marcaba el final del Stuka en el Desierto Occidental. Los supervivientes fueron replegados a Alemania para ser reequipados, y más tarde el *Gruppe* sería desplegado en el Frente Oriental.

El II/StG.3 fue trasladado también a Cerdeña para descansar y ser reequipado. Para cubrir la última retirada del *Afrika Korps* a través de Libia sólo quedaban los restos del II *Gruppe*. Pero aún antes de que todo esto comenzase, un nuevo peligro había surgido en una zona muy alejada en la retaguardia alemana. La Operación *Torch*, el desembarco de fuerzas anglo-americanas en Marruecos y Argelia el 8 de noviembre de 1942, estaba destinado a ser la otra mitad de un gigantesco movimiento de pinza que desde el Este y el Oeste se cerraría sobre las fuerzas del Eje expulsándolas de África.

...sin embargo, muchos no lo consiguieron, como atestigua este ejemplar que cayó intacto en manos de los aliados. Este Dora sin ojiva de la hélice fue fotografiado en Castel Benito, a unos 24 kilómetros al sur de Trípoli, en febrero de 1943.



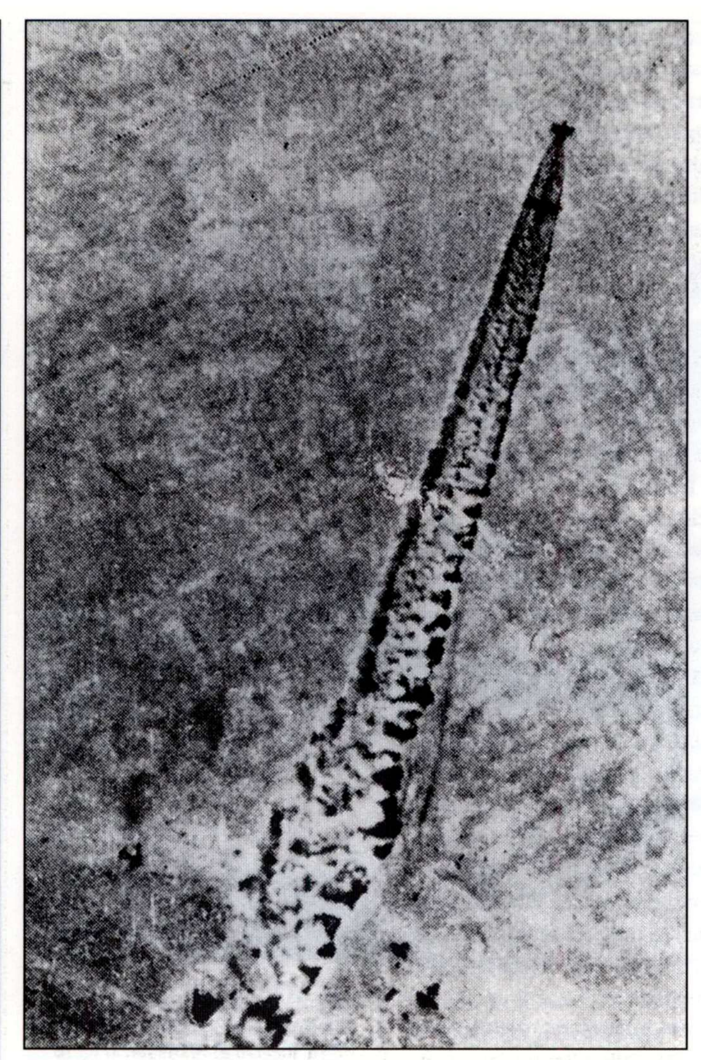
Algunas unidades de la Luftwaffe (en aquel momento el 102° *Gruppo,* con exactamente dos Picchiatelli operativos en Sicilia, no estaba en condiciones de participar en ninguna operación más) fueron enviadas a toda prisa a Túnez, controlado entonces por la Francia de Vichy, para intentar conjurar esta última amenaza. Entre ellas estaban los 24 Doras del II/StG.3, que haciendo escala en Sicilia, llegaron a Túnez-El Aouina, el gran aeródromo civil y militar situado a las afueras de la capital del país. Pero no se quedaron allí mucho tiempo, ya que antes de que terminase el mes se trasladaron a Djedeida.

El II/StG 3 empezó a sufrir bajas desde el comienzo. La campaña de Túnez fue una guerra de caza-bombarderos. Una vez que un Bf 109 o un Fw 190 había lanzado su carga de bombas, al menos podía escoger entre retirarse o, si se veía obligado a ello, quedarse y presentar batalla a los cazas enemigos en condiciones casi equivalentes. Los Stukas no tenían ni siquiera esa opción. La 6ª/StG.3 perdió dos *Staffelkapitäne* en poco más de quince días. Pero el mayor daño infligido al *Gruppe* en un solo día se produjo el 26 de noviembre, cuando 176 carros de combate de la 1ª División Acorazada norteamericana consiguieron penetrar hasta Djedeida causando grandes estragos; destruyendo varios 'Doras' estacionados en la base, arrollando y aplastando los empenajes de cola de otros, y destruyendo también los hangares y los talleres de reparación del campo. En total los norteamericanos reclamaron haber destruido 16 Stukas (los alemanes admitirían más adelante la destrucción de 15).

Uno de los indispensables planeadores de abastecimiento DFS 230 de la StG.3 llevando el distintivo original del I *Gruppe* y el Wrk. Nr. 227525.

Las pérdidas materiales fueron compensadas rápidamente y el II/StG.3 estuvo pronto de nuevo en el aire. Pero se encontraron con que ahora estaban más a la defensiva, retirándose a Túnez y con frecuencia incapaces de atacar los objetivos que se le asignaban. En lugar de ello, sus aparatos se veían obligados –como en El Alamein– a lanzar sur bombas prematuramente como única esperanza de supervivencia en el cada vez más hostil espacio aéreo del Norte de Túnez. El único éxito importante del *Gruppe* fueron los daños infligidos al crucero *Ajax* durante una incursión combinada de los Stukas y los caza-bombarderos contra el puerto de Bône, en Argelia, el día de Año Nuevo de 1943.

Entre tanto, el III *Gruppe* había completado su largo camino de vuelta a través de Libia y había cruzado la frontera de Túnez por el Sur. En su base de Gabes, estaba por el momento seguro protegido tras las defensas fronterizas de la Línea Mareth. Construida originalmente por los franceses para defenderse de los ataques de sus vecinos coloniales italianos (y después reforzada por los alemanes), la Línea Mareth era una réplica exacta de la posición de El Alamein, extendiéndose desde Gabes en la costa hasta un pantano salado en el extremo sur. Desde allí, el III/StG.3 pasó varias semanas realizando misiones sobre el frente del Sur de Túnez, atacando objetivo tan alejados como Gafsa, Sbitla y Kaserine.



Esta combinación de Ju 87-DFS 230 fue fotografiada por un avión de reconocimiento de la RAF en el momento del despegue de una pista de aterrizaje en el desierto.

Aunque a salvo de los ataques acorazados por sorpresa (como el sufrido por el II/StG.3 en Djedeida), la Línea Mareth no ofrecía al III *Gruppe* ninguna protección contra los ataques de los bombarderos aliados, cuya intensidad aumentaba mientras Montgomery se preparaba para asaltar la posición y entrar en Túnez por el Sur. El III/StG.3 permaneció en Gabes hasta el 26 de febrero de 1943, pero cuando el campo fue sometido al bombardeo de la artillería de largo alcance y por los bombarderos aliados, estaba claro que había llegado el momento de marcharse de allí. Mezouna fue su base durante el mes siguiente. Para aquel entonces sus bajas se acumulaban y sólo se realizaban misiones cuando la cubierta de nubes era suficiente para tener una oportunidad de escapar de las hordas de cazas aliados.

El 28 de marzo, el 8º Ejército consiguió por fin romper la Línea Mareth y se lanzó al ataque hacia el Norte. Para el II/StG.3 esto significaba otra retirada, a El Djem. El Oficial Técnico del *Gruppe* describía así las condiciones a las que tenían que enfrentarse entonces:

'Cada vez nos obligaban a retirarnos más cerca de Túnez y la zona del cabo. Las vanguardias acorazadas del enemigo ya estaban cerca de Kairouan. Sólo realizábamos operaciones en formaciones de *Rotte* (patrulla de dos aviones) o de *Kette* (patrulla de tres aviones), en otras palabras: cada misión estaba compuesta por sólo dos o tres aviones. Nuestras formaciones debían ser pequeñas y capaces de maniobrar si queríamos tener alguna oportunidad de alcanzar el objetivo.'

'Las ordenes que tenía mi *Kette* eran atacar a los Lanceros cerca de Kairouan. Ocho décimas partes de la ruta de vuelo estaban cubiertas por las nubes, así que podíamos hacer una aproximación a cubierto de ellas –a veces sobre la cubierta de nubes, y otras por debajo. Por todas partes estábamos atentos a la presencia de cazas enemigos. "Allí, uno nos ha visto. No hay nada que hacer, más que lanzarse en picado hacia la sopa blanca que tenemos debajo. Mi punto me sigue en el descenso. La cubierta de nubes está a sólo unos 200 metros sobre el suelo. Con un ángulo de picado poco pronunciado, intento distinguir algo a través de ellas. Nada". Finalmente estabilizamos a unos 80 metros del suelo, pero nos encontramos con que estamos rodeados por todas partes por montañas. No podemos hacer nada mas que volver a elevarnos, tan deprisa como podamos. Salimos otra vez a cielo abierto. Un vistazo rápido alrededor. No hay ni un solo avión a la vista.'

LA DIVERSA FORTUNA DE LOS *MESSERSCHMITT*

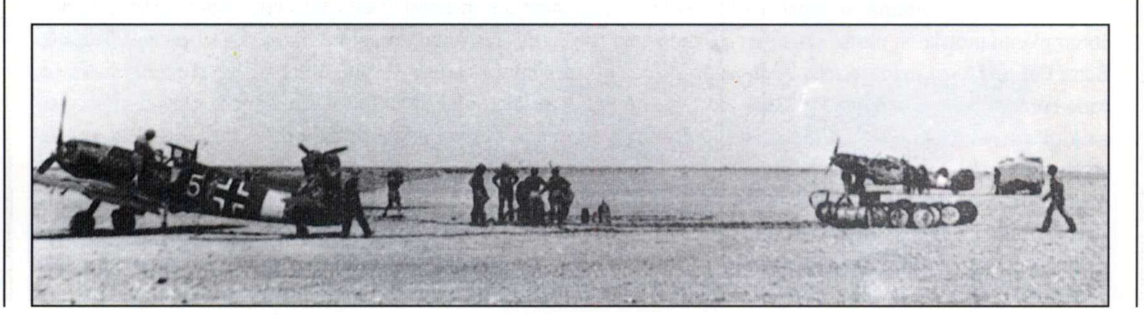
Teniendo en cuenta los futuros servicios que la *Jagdgeschwader 27* iba a prestar en el Norte de Africa, el hecho de que el I *Gruppe* adoptase un emblema en el que se veían un estilizado leopardo amenazando a una aterrorizada negra, superpuesto sobre un mapa de África, resultaba notablemente profético. El emblema fue aplicado a los Bf 109E ('Emils') del I/JG 27 en la primavera de 1940, cuando su base estaba en Etaples, en el Paso de Calais, realizando operaciones a través del Canal de La Mancha.

Tras haber combatido en la Batalla de Francia, al igual que otras unidades de la *Jagdwaffe*, la JG 27 sufrió importantes bajas al intentar dominar al Mando de Caza de la RAF durante la Batalla de Inglaterra. A cambio de un total combinado de 146 victorias, la *Geschwader* perdió 56 pilotos muertos o desparecidos, entre ellos al *Kommandeur* del III *Gruppe*, Hptm. Joachim Schlichting, que resultó gravemente herido tras ser derribado por los Spitfires el 6 de septiembre.

Una pequeña compensación fue que a finales de 1940, los pilotos supervivientes de la JG 27 habían adquirido una considerable experiencia en las tácticas británicas. Aunque el asalto contra Inglaterra había resultado una seria y dura lección de estrategia, en muchas ocasiones las tácticas de caza de la *Jagdwaffe* habían resultado básicamente superiores a las de la RAF. Dicho conocimiento iba a resultar muy útil a las 'viejas cabezas' cuando el grupo fue trasladado al Norte de África en abril de 1941.

Pese a tener que volar en los casi obsoletos Bf 109E-7/Tropicales durante los primeros meses de combate en el desierto, los veteranos pilotos de la *Geschwader* tuvieron pocos problemas al enfrentarse con los cazas aliados presentes en aquel teatro de operaciones. Sin embargo, en junio de 1941, los primeros ejemplares de Bf 109F-4 iban ya camino de África para equipar al I/JG 27, y a partir de entonces los días del Emil en esta campaña como arma del frente estaban contados. Aunque el reducido armamento de Friedrich no consiguió ganarse el favor de todos los *Jagdflieger*, especialmente el de aquellos acostumbrados a la superior potencia de fuego de los cañones de

Aviones del I *Gruppe* en Gambut, Libia, poco después de su llegada en abril de 1941. En esta vista panorámica se aprecia perfectamente el árido paisaje de la mayoría de los aeródromos del desierto. La mayoría de las operaciones que se realizaban en tierra, incluso el reabastecimiento de combustible, se llevaban a cabo a cielo abierto, aunque pronto se levantaron tiendas como protección contra el sol. Durante los dos años y medio siguientes, los bidones de combustible vacíos, como los que se ven esparcidos detrás de los Bf 109, se utilizaron generalmente para marcar las pistas de aterrizaje a lo largo de todo el desierto Occidental.



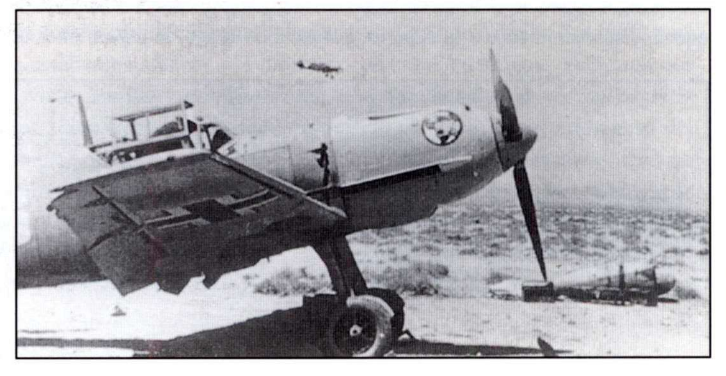
las alas del Bf 109E-7/Tropicalizado, los *experten* pudieron disfrutar del fuego concentrado de dos ametralladoras y un cañón centrado. Pilotos como Marseille, Frazisket, Rödel y Neumann, que ya dominaban por completo el arte del tiro con predicción, podían sencillamente 'apuntar el morro', disparar y 'enviar' los proyectiles al objetivo, generalmente con resultados letales. Sin embargo, al aumentar la cantidad de fuerzas aliadas, y con la aparición de aviones americanos mejores y mejor protegidos, los pilotos alemanes quedaron pronto en una situación de cierta desventaja. Aunque la mayoría de ellos habían seguido el procedimiento de abrir fuego desde la menor distancia posible para asegurarse de producir daños fatales a su presa, ello exponía al caza a un riesgo adicional y, a principios de 1943, el Bf 109F estaba claramente superado en cuanto a su armamento. Este problema se resolvió parcialmente con la llegada en junio de 1942 del modelo G, y la JG 27 estuvo entre las primeras *Geschwaderen* que fueron reequipadas con este subtipo. En 1943 la situación con respecto a la superioridad aérea de la Luftwaffe en la región se había deteriorado notablemente, y pronto el II/JG 27 cambiaría sus aparatos por los Bf 109G-6.

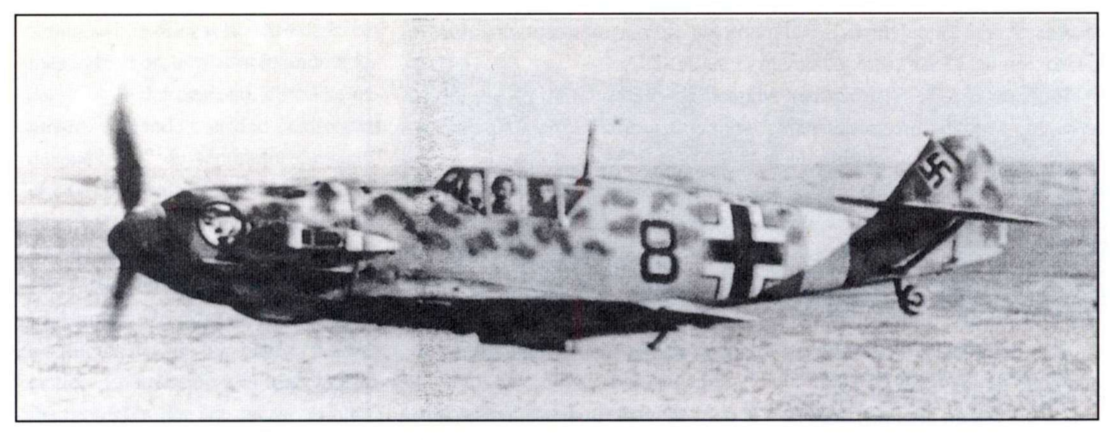
El G-6 fue rápidamente entregado también a los otros tres *Gruppen* de la JG 27, y antes de que la unidad abandonase su territorio de caza y regresase a contribuir con sus fuerzas a la defensa del Reich a finales de 1943, estaba totalmente operativa equipada con los 'Gustavs' –la mayoría de los aparatos de la *Geschwader* iban armados con un par de cañones MG 151 de 20 mm adicionales dispuestos en unas góndolas sub-alares. Aunque estos cañones pesaban más de lo que habrían pesado unos cañones integrados en las alas, le daban al Bf 109G la potencia de fuego necesaria para atacar a los bombarderos cuatrimotores de la USAAF con los que la JG 27, y el resto de la *Jagdwaffe* en el Frente Occidental se enfrentaban ahora casi a diario.

Varios ejemplares de la versión de cabina presurizada Bf 109G-5 fueron utilizados también por el II/JG 27. Este Gustav especializado era similar al G-6 en todos los aspectos, a excepción de su cabina preparada para operar a grandes alturas y las ametralladoras MG 131 situadas en el capot, que sustituían a las MG 17. El G-5 fue entregado a las unidades en el otoño de 1943, pero sólo fue fabricado un reducido número de ellos intercalados en las cadenas producción de los G-6, pues no había cadenas de producción separadas. Al igual que otras unidades que continuaron empleando el Bf 109, todos los *Gruppen* del JG 27, con la excepción del III *Gruppe,* fueron equipados con el modelo G-10.

Operacionalmente, el Bf 109G-14 fue una de las versiones tardías del tipo más importantes, y, al igual que el G-5, su producción se intercaló con la del modelo G-6. Llegó a convertirse en la versión estándar hasta el fin de las hostilidades, y aunque se mantuvo como planta motriz en motor Daimler Benz DB 601A, el avión estaba equipado con la cúpula *eral haube* de la cabina, que mejoraba mucho la visibilidad en comparación con la antigua cúpula de tipo 'invernadero', con su aparatosa estructura, que había impedido a los pilotos una buena visibilidad en todas direcciones desde los días de la Legión

Un depósito de combustible suplementario, arañado y manchado a la espera de ser instalado en los conectores centrales del '6 Blanco', mientras que otro aparato del I *Gruppe* aterriza detrás de él en Ain El Gazala en Octubre de 1941. Este E-7/Tropicalizado pertenece a una de las últimas *Staffel* del I/JG 27 en ser dotadas con el Bf 109F.





Esta es una de las muchas fotografías que se tomaron del '8 Negro' de la 8ª/JG 27, montura personal del entonces Lt. Werner Schroer, que ofrece el mayor contraste posible con el E-7/Tropicalizado de la página anterior. Schorer realizó esta salida poco después de su llegada a Ain El Gazala en abril, especialmente para los fotógrafos de la Luftwaffe enviados a Libia para inmortalizar el debut en combate de la JG 27. Debido a la importancia de este vuelo, las tripulaciones de tierra del I/JG 27 se han asegurado que el '8 Negro' presente una versión lo más reglamentaria posible del esquema oficial de camuflaje para los Bf 109 del Norte de Africa.

Cóndor. En el G-14 se instaló tanto el empenaje de cola original como la versión posterior, fabricada en madera, de perfil más alto.

Cuando todas las mejoras introducidas en el modelo G-6 se quisieron incorporar en el G-14 para producir una versión 'estándar' (lo cual no se consiguió por completo), fue planeada la serie Bf 109K para reunir todas las características operativas anteriores, incluyendo la presurización de la cabina.

Sin embargo, al final, sólo el Bf 109K-4 fue construido en cantidad, estando entre los *Gruppen* que lo recibieron el II, el III y el IV/JG 27. Hasta el momento de la rendición, la unidad de 'Afrika' empleó éste, y otros subtipos anteriores. El hecho de que el Bf 109G-14 siguiese siendo numeroso entre las filas de la JG 27 durante las últimas semanas de la guerra queda reflejado en la pérdida de tres pilotos de la *Geschwader* durante el mes de marzo de 1945. En primer lugar, el Obergefreiter (Cabo 1º) Georg Karch de la 7ª *Staffel* fue derribado sobre Rodas, y al poco tiempo fue seguido por el Fw Heinz Zimmerman de la 5ª *Staffel* en Wulfen/Westfalen. Ambos pilotos resultaron muertos. Tres días después, el Uffz. Franz Lamminger de la 6ª *Staffel* fue declarado desaparecido sobre Wesel. Los tres pilotos volaban en aparatos del modelo G-14. Durante la guerra el JG 27 consiguió derribar 2.700 aviones aliados, 250 de los cuales eran rusos. La *Geschwader* perdió 400 pilotos muertos en combate, además de 250 desaparecidos y 70 que fueron hechos prisioneros.

El final de una Era

En septiembre de 1942, los pilotos de la JG 27 se enfrentaban regularmente sobre el frente, en combate cara a cara con los Spitfires Mk VB/C, y cuando regresaban a sus bases eran bombardeados casi a diario por los Hurricanes Mk IIC. Pese a este castigo constante, los aliados podían esperar una dura oposición en la lucha si los *Jagdflieger* se encontraban en una buena posición táctica. El 3 de septiembre, tuvo lugar un combate aéreo en el que los alemanes 'lucharon como fanáticos', que se prolongó durante 20 minutos de feroz combate. Un Hurricane de reconocimiento táctico había sido enviado a reconocer el frente protegido, como de costumbre, por otros 24 cazas Hawker de los escuadrones 1º y 24º de la SAAF

Una operación que se repitió innumerables veces durante el tiempo que la JG 27 permaneció en el Norte de Africa: Las comprobaciones en tierra permitían a los especialistas en motores de la *Geschwader* detectar cualquier problema de la, generalmente robusta, planta motriz DB 601 de los Bf 109 antes de que el avión fuese declarado apto para efectuar las primeras patrullas de la mañana.



(Fuerza Aérea Sudafricana). Rápidamente fueron interceptados por una formación de 15 Bf 109F y Macchi C.200/C-202.

Aquel mismo día, al amanecer, Marseille y Stahlschmidt formaban parte de una pequeña fuerza que había interceptado una formación compuesta por Bostons y Baltimores de la RAF, y B-25 de la USAAF –en esa jornada, el total de salidas de los bombarderos ligeros alcanzó el número de 200. Los bombarderos aliados iban protegidos por Kittyhawks, Hurricanes y Spitfires de la Fuerza Aérea del Desierto, además de P-40F norteamericanos del 57º FG. Los *Jagdflieger* respondieron con nada menos que 139 salidas, de las cuales sólo 13 fueron operaciones de *Freie Jagd*. En esta ocasión los bombarderos aliados estaban bien protegidos, contra el ataque de los ocho Bf 109.

Los pilotos de los Spitfires Mk VB del 145º Sqn. que se enfrentaron en el combate aéreo con los Bf 109 y los Macchis, reclamaron haber dañado a tres de ellos, perdiendo a uno de los suyos en la refriega –también fueron derribados un par de Kittyhawks de otra unidad. Uno de los pilotos aliados derribó dos Bf 109, mientras que Marseille y Stahlschmidt reclamaron haber derribado tres cazas Curtiss cada uno.

Stahlschmidt resumía así, en una carta que escribió a su familia poco después de aquella misión, la confusión que reinaba en un combate como éste:

'Hoy he experimentado mi combate más duro. Pero al mismo tiempo, ha sido mi mejor experiencia de mando en el aire. Eramos ocho Messerschmitts en medio de una increíble masa de cazas enemigos que salían de todas partes. En esta ocasión pilotaba mi 109 sabiendo que en ello me iba la vida. He tenido que utilizar hasta el último gramo de energía que me quedaba, cuando todo ha terminado, estaba totalmente agotado y echando espuma por la boca. Una y otra vez los cazas enemigos se colocaban tras la cola de nuestros aviones. En tres o cuatro ocasiones me he tenido que lanzarme en picado para evitar ser derribado, pero he ascendido de nuevo y me he lanzado otra vez al torbellino. En una ocasión, llegué a pensar que no tenía escapatoria; estaba volando al límite de las posibilidades de mi 109, pero no conseguía librarme del Spitfire que me atacaba por detrás. En el último momento, Marseille lo derribó cuando estaba a sólo 50 metros de mi 109. Me lancé en picado y volví a elevarme bruscamente. Segundos después vi que otro Spitfire se había colocado detrás de Marseille; apunté al avión enemigo –nunca he apuntado con tanto cuidado– y cayó envuelto en llamas. Al final del combate sólo quedábamos en la lucha Marseille y yo. Cada uno de nosotros había conseguido tres victorias. Al regresar a la base y bajarnos de nuestros aparatos, estábamos completamente agotados. Marseille tenía orificios de bala en su 109 y yo tenía 11 impactos en el mío. Nos abrazamos el uno al otro, pero no fuimos capaces de articular ni una sola palabra. Fue un momento inolvidable.'

Viniendo de un piloto del calibre de Stahlschmidt, los comentarios anteriores demuestran lo mucho que habían mejorado las tácticas de combate aliadas, por no mencionar sus aviones. El esfuerzo y la tensión que suponía en-

El Oblt. Hans-Joachim Heineke formaba parte de la 9ª/JG 27, pero como antes había sido miembro de la JG 53, decidió adornar su F-4 con una pequeña reproducción del '*Pik-As*'. Obsérvese el prominente blindaje del parabrisas instalado en este avión.

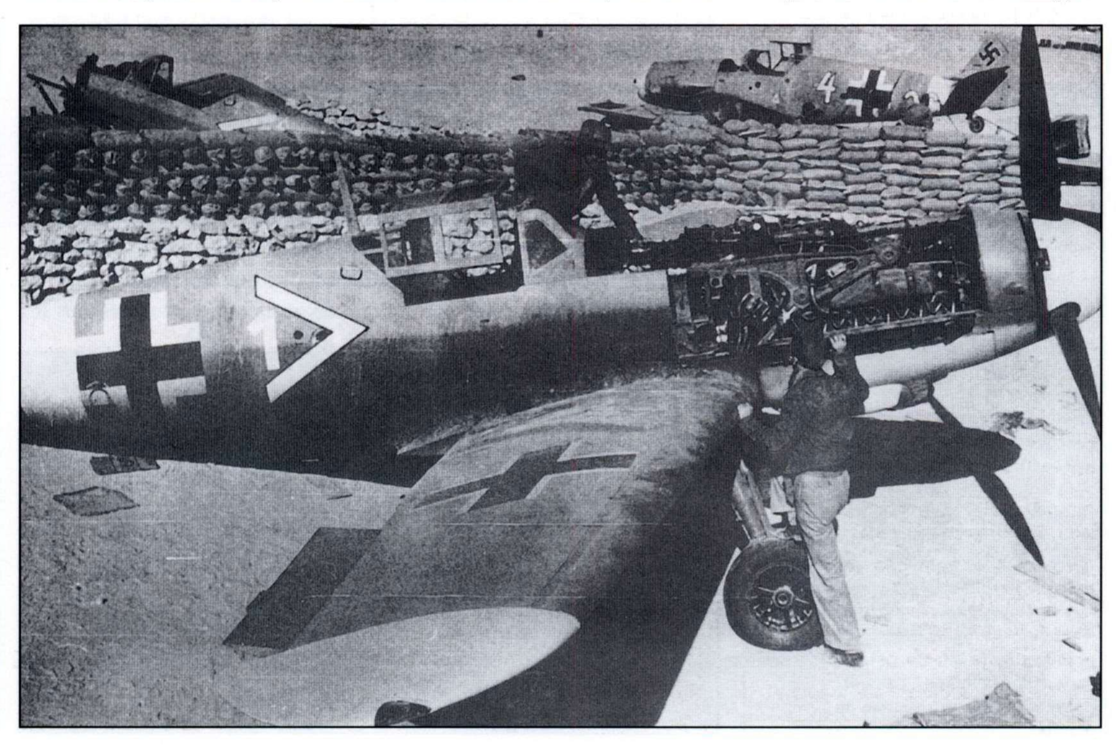


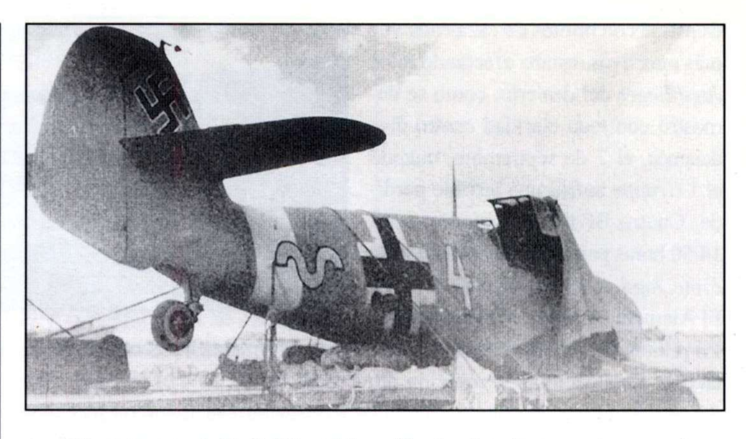
frentarse con pilotos de caza cada vez más agresivos, estaba afectando a los *Jagdflieger* del desierto, como se demostró con toda claridad cuatro días después, el 7 de septiembre, cuando el I *Gruppe* sufrió una terrible pérdida. Cuatro Bf 109 despegaron a las 14.50 horas para realizar una salida de *Freie Jagd* en dirección a la zona de El Alamein. Al cabo de poco tiempo, los pilotos del Eje localizaron a su presa – un Hurricane de reconocimiento táctico. En atención a la reacción prevista de los Bf 109, el solitario caza iba protegido por una fuerte escolta de Hurricanes Mk IIC pertenecientes a los escuadrones 33º y 213º. Lo que los alemanes pasaron por alto en esta ocasión fue que ahora sus tácticas estaban siendo copiadas por la RAF –con el sol de espaldas. Los Spitfires Mk VC del 601º Sqn estaban también al acecho.

Lanzándose hacia los Hurricanes, los *Jagdflieger* escogieron sus objetivos y abrieron fuego. Pero, esta vez las cosas no salieron del todo como estaba planeado, ya que los cazas británicos viraron al ser atacados e inmediatamente consiguieron derribar dos de los Bf 109. Los aviones derribados estaban pilotados por los Lts. von Lieres u Wilkau (24 victorias) y Stahlschmidt (59 victorias). El primero consiguió sobrevivir a un aterrizaje forzoso en el tórrido desierto, pero 'Fifi' Stahlschmidt no fue tan afortunado. El vencedor de tantos combates agotadores en más de 400 misiones operativas perdió la vida aquel día. Este golpe brutal para la moral del I *Gruppe*, se producía precisamente el día después de la muerte del Ofw. Gunther Steinhausen (otro de los *experten* con 40 victorias en su haber). En un sec-

Un avión de la 8ª/JG 53 fotografiado en Sicilia a principios de marzo de 1943. El bien decorado Bf 109F-4/Z Tropicalizado *'Kanonenboot'* que se ve en segundo plano pertenecía al *Staffelkapitän*, Oblt. Franz Schiess cuyas 38 victorias están marcadas en el timón de dirección.

Más restos de Bf 109F siendo examinados por los aliados en una base desconocida, que tenía una excelente protección para los cazas contra las bombas. En segundo plano está el avión que pilotaba el *Adjutant* del III/JG 27, mientras que el de la izquierda lleva una divisa distintiva similar. En el '4 Amarillo', a la derecha, se distingue el 'garabato' horizontal del III *Gruppe*.



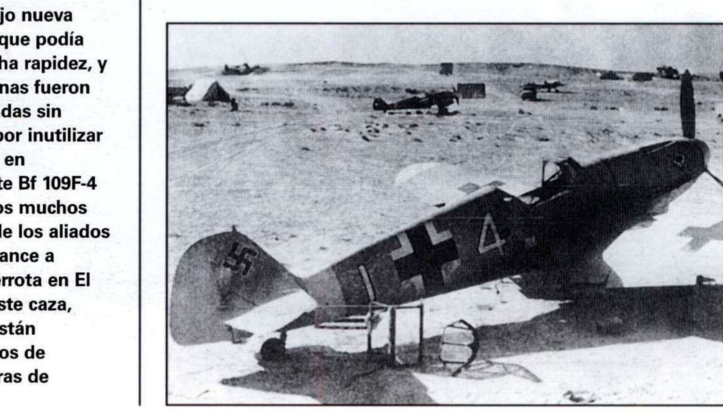


El '4 Amarillo', sobre el cual se llamaba la atención en la fotografía anterior, despertó en las tropas aliadas suficiente interés como para colocarlo sobre un remolque para transportarlo a otro lugar donde poder examinarlo con más cuidado. Obsérvese que la rueda de cola del caza está encalada para desviar los rayos solares, y así proteger la goma. Una vez retirados los restos, el área de estacionamiento sería pronto ocupada por los aviones aliados. Muchas pistas de aterrizaje cambiaron de manos en más de una ocasión.

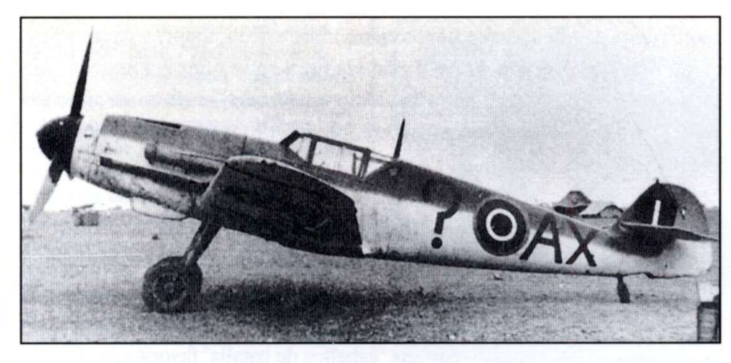
tor diferente, aquel día fatídico, Marseille derribó dos aparatos enemigos, seguidos de otros dos el día 11, siete más el día 15 y otros siete el día 26. ¡La cuenta de las victorias que había conseguido en las primeras tres semanas y media de septiembre ascendía a 52 aviones enemigos derribados!

Pero este ritmo frenético estaba empezando a hacer mella, incluso en un hombre de un carácter tan aparentemente tranquilo como Marseille. Para entonces casi había conseguido superar el asombroso total de Stahlschmidt de 59 victorias en el espacio de sólo tres semanas, pero las pérdidas continuas de sus camaradas caídos en combate le afectaron, ya que ahora se apreciaba una agresividad nunca antes vista en las tácticas de los aliados. La cuenta de victorias de Marseille durante el mes de septiembre de 1942 acabó llegando a 61, tras haber derribado otros siete aparatos el día 28. Cuando aterrizó después del último combate de aquel día, estaba visiblemente agotado por los esfuerzos del vuelo, y estuvo a punto de caer rendido de agotamiento. Marseille acababa de combatir en un duelo aéreo de 15 minutos de duración contra una formación de Spitfires, durante la cual había derribado su última víctima, elevando su cuenta total a 158 victorias –muchas más que las conseguidas por cualquier otro piloto sobre el desierto.

Para el I/JG 27, el 30 de septiembre no tuvo nada de espectacular en cuanto a misiones de combate, ya que a los *Gruppen* I y III se les había asignado la misión de escoltar una vez más a los Stukas, pero en esta ocasión, los *Jagdflieger* no tuvieron ningún contacto con cazas enemigos. Marseille pilotaba un Bf 109G-2/Tropicalizado recién salido de fábrica, pero durante el vuelo de regreso a la base informó que su motor se había incendiado tras la rotura de una tubería de aceite. Segundos después los



Poner un aeródromo 'bajo nueva dirección' era una tarea que podía llevarse a cabo con mucha rapidez, y numerosas bases alemanas fueron sencillamente abandonadas sin hacer muchos intentos por inutilizar los aviones que estaban en condiciones de volar. Este Bf 109F-4 del I/JG 53 fue uno de los muchos que cayeron en manos de los aliados durante su imparable avance a través de Libia tras la derrota en El Alamein. Alrededor de este caza, prácticamente intacto, están esparcidos diversos trozos de parabrisas y de estructuras de cúpula.



El código de este Bf 109F-4 indica que era el botín de guerra del 1° Sqn. de la SAAF. El uso de un signo de interrogación en lugar de la letra de identificación de un avión era corriente en los escuadrones del frente desplegados en el Norte de Africa, y muy apropiado en las circunstancias como las de este aparato capturado.

demás miembros de su escuadrilla observaron que el avión estaba empezando a echar una gran cantidad de humo. Frenéticamente se urgió a Marseille que saltase en paracaídas, y colocando al Gustav en posición invertida se dejó caer del aparato que ya estaba en llamas. Pero, al hacerlo, su cuerpo chocó con el plano de cola. Horrorizados, los otros pilotos vieron como su líder se precipitaba a tierra, con la campana de su paracaídas sólo parcialmente abierta. Marseille chocó contra el suelo no lejos de su aparato, sufriendo heridas fatales en el impacto contra el suelo del desierto.

Las muertes de Marseille, Stalhschmidt y Steinhausen tuvieron un efecto tan negativo en el JG 27 que el I *Gruppe* fue retirado inmediatamente del Norte de Africa y recibió la orden de trasladarse a Sicilia. Es fácil de entender que entre los pilotos y las tripulaciones de tierra la moral se hundiese hasta un nivel jamás antes conocido. Adolf Galland visitó Fuka poco después de estos trágicos sucesos para entrevistarse con el *Fliegerführer Afrika* y tratar la situación con la que ahora se enfrentaban los *Jagdflieger*. Las noticias no fueron en absoluto alentadoras, ya que se informó a Galland que los alemanes sólo podían reunir 80 cazas, mientras que los aliados contaban ahora con más de 800.

Mientras tanto, la guerra en el Norte de Africa, se desarrollaba con una intensidad cada vez mayor. El 9 de octubre, Fuka sufrió un ataque de caza-bombarderos durante el cual los Baltimores y los Kittyhawks bombardearon y ametrallaron la base a placer. Los aviones aliados adoptaron para el ataque una formación de ala frontal, segando con su fuego la zona de dispersión Sur donde estaban estacionados los Bf 109. Situado a sólo cin-

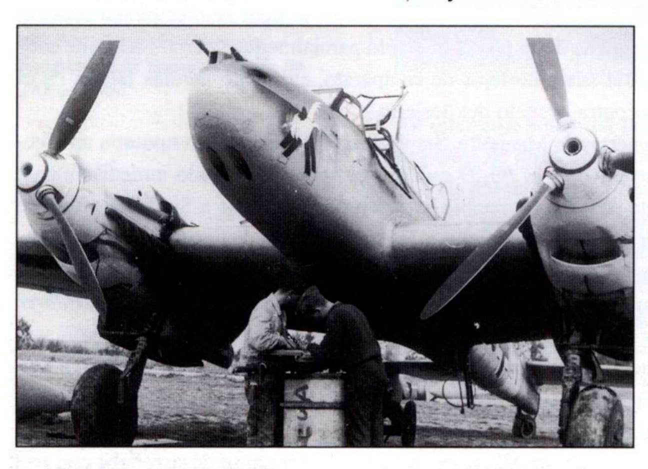
Este Bf 109G-2/Tropicalizado '14 Negro', derribado al Suroeste de Zarzis el 20 de febrero de 1943 era pilotado en aquel entonces por un tal Lt. Wernicke, de la poco conocida unidad de reconocimiento 2(H)/14 –el piloto consiguió salir ileso. Bajo la *Balkenkreuz* se distingue el abultado carenado ventral para la instalación de la cámara.



co minutos de vuelo desde el Alamein, Fuka era un objetivo vulnerable a estas incursiones, y ésta no había sido la primera vez que era atacado. Sin embargo, la táctica de ametrallamiento en formación de ala frontal era nueva para los aliados, y su resultado fue que 13 de los 27 Bf 109F-4 del III/JG 53 fueron destruidos.

UNA NUEVA MISIÓN PARA EL BF 110

El *Zerstörer* bimotor Bf 110 había tenido una buena actuación durante el primer año de guerra, pero se estrelló contra la superioridad de los Spitfires y Hurricanes de un solo motor. Göring acabó perdiendo la paciencia con sus 'caballos de batalla' favoritos, y el *Zerstörer* fue relegado a misiones defensivas de caza nocturna –excepto en el Mediterráneo, donde continuó operando en misiones de caza diurna durante más de dos años y medio.

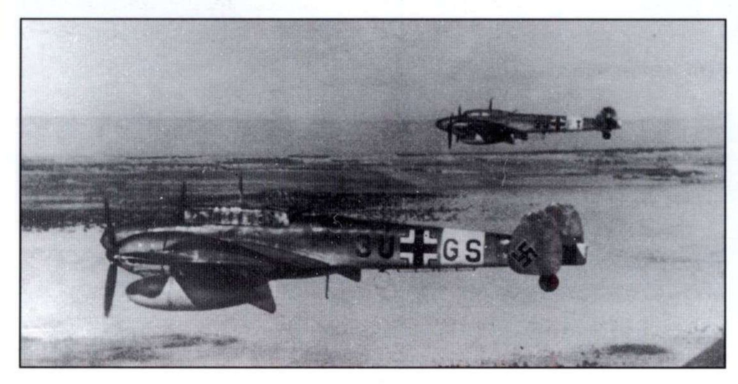


Trabajando constantemente en condiciones muy por debajo de las ideales, las tripulaciones de tierras solían improvisar cuando estaban en campaña. Por ejemplo, esta pareja utiliza una cisterna de agua italiana como banco de trabajo casero.

El III/ZG 26 se trasladó hacia el Sur en diciembre de 1940. Debía realizar varias misiones, una de las cuales era la de apoyar a las fuerzas terrestres del Eje durante la campaña del desierto. Las tres *Staffeln* que componían el *Gruppe* operaban normalmente de forma independiente, desde bases separadas por distancias de muchos kilómetros. Por ejemplo, una *Staffel* permanecería en Sicilia para proteger las rutas de abastecimiento desde Italia que rodeaban la isla de Malta por el Oeste, mientras otra operaría desde Creta para proteger los convoyes que partían desde Grecia evitando Malta por el Este, y la tercera tendría su base en el mismo Norte de África. Pero este despliegue, impuesto por el carácter pendular de la guerra del desierto, estaría sometido a constantes cambios, según los puertos del Norte de África que se iban ganando, perdiendo y volviendo a conquistar, o siempre que las fases críticas de la lucha en tierra demandaban un apoyo aéreo adicional; y aunque durante los primeros meses las misiones de escolta a convoyes se habían desarrollado en su mayoría sin acontecimientos de importancia, casi siempre podía confiarse en el frente del desierto para proporcionar algún tipo de acción a los elementos del *Gruppe* allí desplegados.

El primer encuentro entre los Bf 110 del III/ZG 26 y los cazas británicos tuvo lugar el 19 de febrero de 1941, y arrojó el saldo de una victoria para cada uno de los dos pilotos del *Gruppe* que posteriormente recibirían la Cruz de Caballero. Durante una misión de escolta a los Stukas Ju 87 que se dirigían a bombardear Tobruk, los *Zerstörers* se encontraron con los Hurricanes del 3° Sqn. de la RAF. El Lt. Alfred Wehnneyer despachó a uno de los australianos, pero él también fue derribado sobre el mar (de donde fue rescatado 24 horas después) por un segundo Hurricane, que a su vez fue derribado por el Ofw. Richard Heller.

Una *Schwarm* mixta, compuesta por aparatos de la 8ª y 9ª *Staffel* sobrevuela el típico paisaje de la costa del Norte de África.





El Bf 110 tenía también otros usos. El '3U+NR' de la 7ª/ZG 26 sirve de refugio contra el sol de medio día a un grupo de soldados del *Afrika Korps* (que seguramente acaban de llegar en los Junkers de transporte que se ven en al fondo). Los soportes de bombas situados debajo de las alas están vacíos ¡esperemos que el depósito de combustible de 300 litros no tenga una fuga!



Quizás más atrevidos, los pilotos de caza (Kittyhawk) aliados encontraron una utilidad más original para el plano de cola de un *Zerstörer* abandonado. No importa el sol de medido día mientras no falte la cerveza. Según todos los informes, *'Ye Olde Me 110 Inn'* ('La Taberna del Viejo Me 110') era uno de los mejores aguaderos del desierto –con toda probabilidad por cortesía del III/ZG 26.

Tobruk iba a acaparar la mayor parte de las actividades del III/ZG 26 –para ser más exactos, las de la 8ª/ZG 26, que durante la mayor parte de este período fue la *Staffel* 'residente'– a lo largo del resto de 1941. El 15 de julio, cuando Richard Heller volaba como señalador-guía de un *Gruppe* de Ju 87 que se dirigían a realizar una misión de bombardeo en picado contra el tráfico marítimo en la zona de Tobruk, la formación fue atacada por más de una docena de Hurricanes. Desde su posición a vanguardia de la formación, Heller efectuó un amplio viraje para atacar a los cazas británicos desde la retaguardia. En tres minutos consiguió derribar a tres de ellos y obligo a huir al resto. Al parecer, los Stukas regresaron a la base sin bajas. Por esta acción se concedió al Ofw. Heller la Cruz de Caballero, convirtiéndose así en el primero de los cinco miembros del III/ZG 26 condecorados con este galardón durante el período de servicio del *Gruppe* en el Mediterráneo.

A mediados de noviembre de 1941 se había detenido la ofensiva del Eje apoyada por los Bf 110 del II/ZG 26 (casi el 20 por ciento de las operaciones de los *Zerstörers* en el desierto eran misiones de ataque a tierra). En preparación contra el inevitable contraataque aliado, todo el *Gruppe* fue concentrado en el Norte de África, siendo trasladadas las *Staffeln* 7ª y 9ª desde Sicilia y Creta, respectivamente, para unirse en Derna a la 8ª/ZG 26.

La operación *Crusader* (la tentativa británica para reconquistar Cirenaica) fue lanzada el 18 de noviembre. Los Bf 110 sufrieron un duro castigo en los primeros asaltos, perdiéndose un gran número de aparatos y



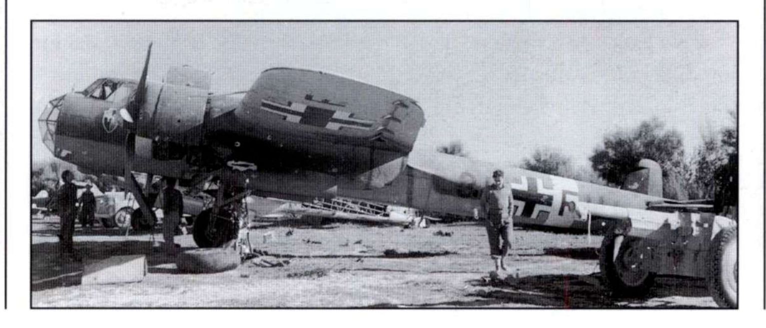
Aumenta la actividad en la zona de estacionamiento de la 8ª/ZG 26, con la llegada de cajas de piezas de repuesto y nuevos aviones. Las primeras han sido ya desembaladas (obsérvese, a la izquierda en primer plano, la pila de leña para calentar las frías noches del desierto), mientras que muchos de los segundos todavía tienen que ser decorados con sus nuevos códigos de unidad. El Cr.42 italiano que se ve en el extremo izquierdo de la fotografía parece estar todavía esperando un par de alas de repuesto.

resultando seriamente dañados otros muchos, entre los que estuvo el que tuvo que efectuar un aterrizaje sobre la panza pilotado por Richard Heller, herido tras un combate contra 12 Tomahawks el 24 de noviembre. Durante el mes de diciembre continuaron produciéndose más bajas, entre ellas las de dos *Gruppenkommandeure*. El tercer *Kommandeur* del *Gruppe* en el espacio de tres semanas fue el Hptm. Georg Christl, que anteriormente había sido Oficial Técnico del *Gruppe* y que hasta entonces era *Staffelkapitän* de la 7ª/ZG 26, a cuyo frente permanecería hasta la retirada final de los *Zerstörers* del Mediterráneo.

Dos meses después del comienzo de la Operación *Crusader*, el avance aliado perdió empuje, y el péndulo del desierto empezó a oscilar otra vez hacia el Este cuando el *Afrika Korps* se embarcó en una contraofensiva limitada. Las recientes pérdidas del III/ZG 26 habían impuesto que la 8ª *Staffel* se retirase a Alemania para ser reequipada por completo; y con el regreso a Creta de la 9ª/ZG.26, sólo quedaba la media docena de aparatos operativos de la 7ª *Staffel* para apoyar el último esfuerzo ofensivo de Rommel. Cumplieron su misión lo mejor que pudieron a pesar de sus limitadas posibilidades, realizando principalmente salidas de bombardeo, y sufriendo también un duro castigo.

A primeros de mayo de 1942, la 7ª/ZG.26 estaba de regreso en Derna. Allí, volvió a reunirse todo el *Gruppe* (con la llegada de las 8ª y 9ª *Staffeln* procedentes de Castel Benito y Creta) y fue agregado, junto con los bombarderos Ju 88 de la 12ª/LG.1, a la *Stukageschwader* 3 del Mj. Walter Sigel para formar el *Gefechtsverband* (Mando de Combate) Sigel.

La misión de este grupo de combate independiente era apoyar a las tropas terrestres de Rommel, cuya ofensiva limitada se había convertido para entonces en un avance en toda regla, obligando a las tropas británicas a retirarse a través de toda Libia y penetrando en Egipto. A lo largo de las



El '3U+FU' era un Do 17Z perteneciente a la 10ª/ZG 26 que fue abandonado relativamente intacto por la Luftwaffe al retirarse, y fue encontrado por los aliados en Castel Benito. Por lo que sabemos, esta *Staffel* no tenía un distintivo propio. *'Friedrich Ulrich'* luce aquí el escudo *'Horst Wessel'* de la *Geschwader* a la que pertenecía la unidad.

10 semanas siguientes, el III/ZG 26 fue saltando lentamente hacia el Este de una base a otra, siguiendo los avances de la lucha en tierra, desde Derna hasta El Alamein. Durante todo este período, sus operaciones fueron muy parecidas a las anteriores, encargándose generalmente de misiones de escolta y de ataque a tierra.

Pero un piloto introdujo un elemento nuevo cuando, a finales de mayo, el Olt. Alfred Wehmeyer, *Staffelkapitän* de la 7ª/ZG 26 probó suerte con una salida de caza nocturna.

Wehmeyer consiguió tres victorias nocturnas –un Wellington la noche del 22 al 23 de mayo, un Boston cerca de Derna, exactamente una semana después, y un segundo Wellington en los alrededores de la pista de aterrizaje de Matula, durante la noche del 31 de mayo al 1 de junio.

Pero esta sucesión de éxitos, terminó bruscamente pocas horas después de la última de estas victorias, ya que el Bf 110 de Whemeyer fue uno de los que no consiguieron regresar de las operaciones del 1 de junio, al ser alcanzado su aparato por el impacto directo de un proyectil antiaéreo cuando realizaba una operación de ametrallamiento a tierra al Oeste de Tobruk. El Olt. Wehmeyer fue condecorado a título póstumo con la Cruz de Caballero el 4 de septiembre de 1942.

La primera semana de agosto, cuando la situación de los ejércitos enfrentados en tierra quedó en tablas en El Alamein, el III/ZG 26 fue separado del *Gefechtsverband* Sigel. Tras dejar en Derna una sola *Staffel* (apoyada por los Do 17 de la 10ª/ZG 26, recientemente activada en Barce), el grueso del *Gruppe* se trasladó de nuevo a Creta para volver a hacerse cargo de misiones de escolta a convoyes, pero entonces, había aparecido un nuevo adversario en el escenario de la lucha contra las unidades navales en el Mediterráneo: los bombarderos pesados de la USAAF.

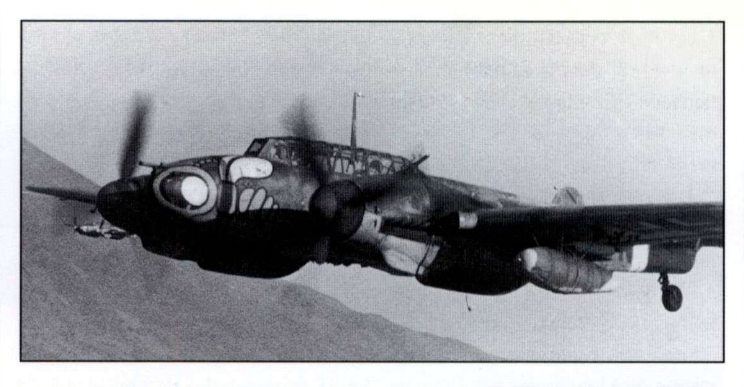
El 21 de agosto de 1942, se produjo uno de los primeros choques de los *Zerstörers* contra los bombarderos cuatrimotores, cuando una pareja de Bf 110 del III/ZG 26 interceptó a nueve B-24 con base en Palestina que pretendían atacar un convoy de unidades navales del Eje al Suroeste de Creta. Los Bf 110 consiguieron derribar dos bombarderos, uno de los cuales fue visto estrellarse en el mar. A lo largo de las semanas siguientes iban a producirse muchos más encuentros como éste; y los nuevos enemigos iban a llevar al primer plano nombres nuevos de entre las filas del *Gruppe*. Concretamente, dos suboficiales pilotos,



Hasta el último momento de la campaña de África, la misión principal de las tripulaciones de los *Zerstörer* fue siempre la de escoltar y proteger a los lentos Ju 52, tanto sobre tierra...



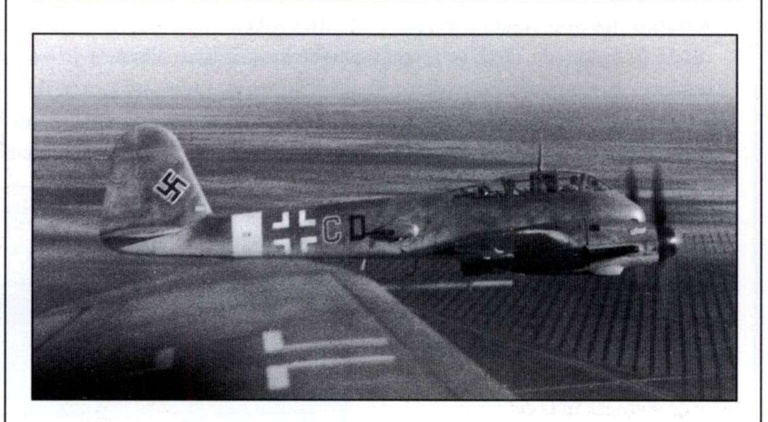
... como sobre el mar.



Los Bf 110 del II/ZG 1, recientemente retirados del frente ruso, reforzaron a última hora al asediado III/ZG 26 en el Mediterráneo. A lo largo de varias semanas, aviones como este aparato de la 5ª *Staffel* realizaron misiones de escolta a los Ju 52 que salían y llegaban de Túnez, así como salidas anti-bombarderos sobre el Sur y Centro de Italia, en ambos casos con pocos efectos.



Si los Bf 110 del II *Gruppe* consiguieron unos resultados mínimos, el breve coqueteo del III/ZG 1 con el Me 210 fue un desastre. Concebido como sustituto del Bf 110, el Me 210 resultó totalmente inaceptable. Tras haber operado a bordo de caza-bombarderos Bf 109 en El Alamein, el III *Gruppe* se transformó al Me 210 en Sicilia poco después. Aquí se les ve preparándose para una misión que les llevará, a través de los estrechos de Sicilia, hasta Túnez.



El '2N+CD' perteneciente a la *Gruppenstab* del III/ZG 1 vuela bajo sobre la llanura costera tunecina, en donde el *Gruppe* tenía su base a principios de 1943. Obsérvese el emblema del 'zueco' que está en la góndola motriz derecha, que había sido visto por última en los Bf 110 del II/ZG 26, del Hptm. von Retberg, en Francia en 1940.

el Ofw. Helmut Haugk y el Fw. Günther Wegmann, se convirtieron en reconocidos '*Viermot-Experten*', consiguiendo ambos sobrevivir a la guerra y habiendo conseguido derribar seis bombarderos pesados cada uno incluidos en sus registros finales.

El 3 de septiembre durante el vuelo de vuelta a Creta, tras una misión de escolta a Derna, Wegmann se encontró con otros nueve B-24 que estaban atacando a un convoy de suministros. En esta ocasión sólo consiguió producir daños a uno de los bombarderos. Su aparato también sufrió impactos, pero consiguió llegar con él a Creta y aterrizar con el sobre la panza con éxito. Cuatro días después, al recibir la orden de despegar de inmediato en solitario con un nuevo aparato, se lanzó en persecución de un par de B-24 que habían sido vistos al Sur de la isla. Derribó a uno de ellos y dañó

al segundo, pero también esta vez su aparato fue alcanzado por el fuego defensivo. Tal vez pueda perdonarse a su *Gruppenkommandeur* el que sus felicitaciones por la victoria de Wegmann y por haber regresado a salvo fueran menos entusiastas de lo que cabía esperar –¡el aparato que Wegmman había pilotado era *su* Bf 110, y ahora tenía más de 50 orificios de bala!

Hacia el final del mes le llegó el turno a Helmut Haugk. Cuando patrullaba en solitario sobre el Mediterráneo Oriental el 29 de septiembre, localizó una formación de 11 B-24 a la que atacó derribando a dos de ellos. Haugk sería el quinto, y último, miembro del III/ZG 26 que recibiría la Cruz de Caballero el 21 de diciembre de 1942 por los servicios prestados en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo –los otros dos, el *Gruppenkommandeur* Hpt. Georg Christl, y Oblt. Fritz Schulze-Dickow, *Staffelkapitän* de la 8ª/ZG 26 había sido condecorados anteriormente, aquel mismo año, por su destacado liderazgo durante las campañas del desierto.

Pocos días después de que Haugk derribase los dos B-24, la guerra en el desierto entró en su fase final. El General Montgomery ganó la Batalla de El Alamein, y el *Afrika Korps* empezó su larga retirada hacia Túnez. El III/ZG 26 hizo cuanto pudo para apoyar la retirada y mantener abiertas las líneas de abastecimiento del Mediterráneo, pero ante la cada vez mayor superioridad aérea enemiga, fue un período de continuas pérdidas, y no de aumento de victorias en el aire. Tras los desembarcos aliados en el Noroeste de África a primeros de noviembre de 1942, el grueso del *Gruppe* se replegó a Trapani, en Sicilia. Desde allí, continuaron escoltando las flotas de Ju 52 de transporte que llevaban refuerzos a Túnez y evacuaban a los heridos de vuelta a Europa.

En África sólo quedaron unos cuantos pequeños destacamentos de Bf 110 con base en Bizerta, Sousse y el mismo Túnez, que todavía consiguieron algunos éxitos ocasionales, de los que los más notables fuerón contra los bimotores P-38. El 6 de febrero de 1943, se estimaba que el III/ZG 26 había conseguido destruir poco más de 20 aviones enemigos.

Dos de los 'nuevos' *Gruppen* de *Zerstörer* –II y III/ZG 1– que habían sido retirados del frente Ruso, se trasladaron al Mediterráneo para participar en las últimas fases de la campaña de África y en la defensa de Sicilia e Italia. Pero su experiencia, hasta entonces predominantemente en misiones de ataque a tierra, añadida a la fuerza de la oposición anglo-americana, sólo les permitió conseguir poco más que un puñado de victorias en el aire, y con casi total seguridad evitó que surgiesen nuevos *Experten*.



Se presentaban pocas oportunidades de posar idílicamente en un pintoresco Oasis africano, como hace este aparato de la 8ª *Staffel*, con la cabina y las ruedas del tren de aterrizaje cubiertas para protegerlas del calor abrasador del sol.

LA AVENTURA MERIDIONAL DE LOS *Fw 190*

En contraste con las operaciones de los cazas Fw 190 en el lejano norte, donde sus casi tres años de vigilancia de las costas de Noruega habían transcurrido relativamente sin acontecimientos, durante la muy breve aparición de este tipo de avión en África –el más meridional de los frentes de combate de la Luftwaffe– estos cazas estuvieron enzarzados en combate casi a diario.

Con 'Antek' Bolz recientemente trasladado al mando del I/JG 2, el II *Gruppe* de la *Jagdgeschwader* 'Richtofen' quedó, de hecho, al mando del Olt. Adolf Dickfeld cuando emprendió el camino hacia el Sur, a Túnez, vía San Pietro en Sicilia, a mediados de noviembre de 1942. Dickfeld, poseedor de la Cruz de Caballero con Hojas de Roble, era un magnifico piloto que ya contaba en su haber con más de 100 victorias conseguidas en el Frente Oriental. Entre sus pilotos había otros dos condecorados con la Cruz de Caballero: el Olt. Kurt Bühligen y el Lt. Erich Rudorffer, *Staffelkapitane* de la 4ª y 6ª/JG 2 respectivamente, ambos con más de 20 victorias en el Oeste (aunque en el momento del traslado Rudorffer estaba todavía ingresado en un hospital de París recuperándose de las heridas sufridas anteriormente). Entre los miembros de este trío llegarían a derribar más de la mitad de los más de 150 aviones aliados que el *Gruppe* abatiría en el Norte de África.

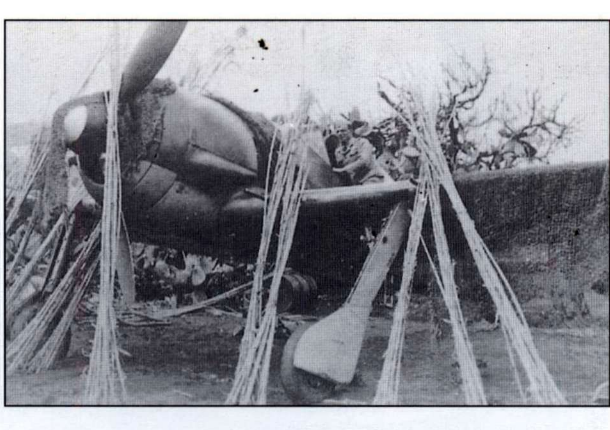
A su llegada, el II/JG 2 quedaría encuadrado en la JG 53 mandada por el Olt. Günther Freiherr von Maltzahn. Desplegados inicialmente en la base de Bizerta, antes de trasladarse a Tindja-Sur en diciembre, los Focke-Wulfs del II/JG 2 realizaron frecuentes misiones en formaciones mixtas con los Bf 109 de la JG 53. Entre sus operaciones estaban operaciones de caza libre –'*Freie Jagd*'– sobre las zonas de combate, la interceptación de bombarderos enemigos y misiones de escolta a los caza-bombarderos



Un trío de pilotos condecorados con la Cruz de Caballero disfruta de un almuerzo al aire libre al estilo tunecino. De izquierda a derecha, el Olt. Kurt Bühligen, Stabsarzt Krause, Oficial Médico del *Gruppe*, el *Kommandeur*, Olt. Adolf Dickfeld y el Lt. Erich Rudorffer. La presencia de los dos últimos juntos en la misma mesa situaría la comida en una fecha próxima a las Navidades de 1942.

Fw 190 del III/ZG 2 (anteriormente denominado III/SKG 10). Cuando la situación en Túnez empeoró, el II/JG 2 fue también requerido para llevar a cabo misiones de apoyo a tierra.

La cuenta de victorias del *Gruppe* en África fue inaugurada por Kurt Bühligen, cuya victoria sobre un Spitfire V el 21 de noviembre fue la primera de las 10 conseguidas aquel día por el II/JG 2. La repentina aparición de los Fw 190 del *Gruppe* fue una desagradable sorpresa para los pilotos de Spitfire aliados del Noroeste de África. Antes de la invasión, se les había informado que debían esperar solamente encontrar la oposición de los Bf 109, y muchos de los encuentros de los Spitfires V contra los Focke-Wulfs que tuvieron lugar en las semanas siguientes resultaron una familiar repetición de las escaramuzas del Frente del Canal, en las que los cazas alemanes demostraron una evidente superioridad, especialmente, cuando eran pilotados por los reconocidos *Experten* del *Gruppe*.



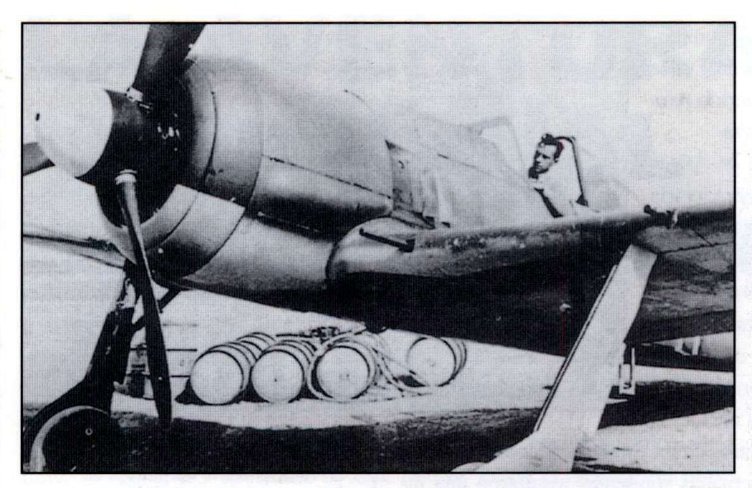
Un Fw 190 del II/JG 2 se oculta tras un rudimentario camuflaje en Tindja-Sur a finales de 1942. Obsérvese el aspecto oscuro de las superficies superiores en comparación con las inferiores. Algunos testigos han afirmado que los aviones del *Gruppe* estaban pintados en aquel período con un tono tostado sin decolorar. El Lt. Gehr, que esta junto a la cabina con uniforme tropical, ¡está todavía mejor camuflado con los cactus del fondo!

Además de los ya bien conocidos Spitfires, Bostons y B-17, el II/JG 2 se enfrentaba ahora a nuevos oponentes, entre los que destacaban los P-38, P-39 y P-40. Pero estos también descubrirían que el Fw 190 era un formidable enemigo capaz de igualarles –si no de superarles– y pronto un creciente número de ellos se añadió a larga lista de victorias del *Gruppe*. Por ejemplo, el 3 de diciembre, el temible Bühligen derribó un par de Lightnings P-38 de cola doble y el Fw. Kurt Goltzsch un tercero (Goltzsch, de 30 años de edad, era uno de los suboficiales pilotos más destacados del *Gruppe*, un típico *Alte Hase* –'vieja liebre' – o veterano, que acabaría ocupando el cuarto puesto entre los ases del Fw 190 en la campaña de Túnez).

A mediados de diciembre, el Lt. Erich Rudorffer fue dado de alta del hospital de París donde se encontraba convaleciente. Tras recoger su Fw 190 en la base de Beaumont-le Roger, se unió al *Gruppe* en Bizerta, antes de emprender su primera misión desde Tindja-Sur el día 17 – '10.20 horas: establecido contacto con 12 Bostons en la zona del Cabo Serrat'. Al día siguiente consiguió su primera victoria sobre Túnez, atacando un Spitfire que volaba a baja cota cerca de Mateur.

Con el nuevo año, el II/JG 2 se trasladó a Kairouan, que sería su base principal durante el resto de su estancia en Africa. Fue allí donde el 8 de enero de 1943 el ahora Hptm. Alfred Dickfeld resultó herido al capotar su Fw 190 durante un despegue –esto supondría para Dickfeld el fin de la campaña de Túnez, durante la cual había conseguido anotarse 18 victorias. Tras recuperarse, aparecería brevemente como *Kommandeur* del II/JG 11 durante las primeras fases de la operación de Defensa del Reich, antes de terminar siendo destinado a un puesto de Estado Mayor en el RLM (Ministerio del Aire del Reich).

Al día siguiente, el Unteroffizier Heinz Schulze, de la 4ª *Staffel* sufrió un destino similar, resultado también herido al volcar su aparato cuando intentaba despegar, y 48 horas después el Unteroffizier Alfred Sonntag escapó por poco de la muerte en un accidente de parecidas características. Aunque tuvo problemas al despegar, consiguió poner en el aire a su Fw 190, pero resultó herido al saltar en paracaídas a baja altura poco antes de que su avión se estrellase.



En esta imagen tomada al descubierto en Kairouan a primeras horas del día de Año Nuevo con el Lt. Rudorffer en la cabina, se aprecia con más claridad el tono oscuro del camuflaje de la superficie superior de este Fw 190.

Entre tanto, en el aire, la 'vieja sociedad' de Bühligen y Rudorffer volvía con todo su empuje, derribando cada uno de ellos unos cuantos cazas aliados el 18 de enero. Después, el 3 de febrero, el *Gruppe*, se anotó el derribo de una docena de aviones, entre los que estaban dos P-39 y dos P-40, que fueron sorprendidos por Kurt Bühligen cuando se disponían a ametrallar las posiciones de las tropas alemanas. Seis días después le llegaba el turno a Erich Rudorffer. El 9 de febrero ¡en sólo 15 minutos consiguió ocho de las dieciséis victorias del *Gruppe*! Rudorffer, que tras el accidente de Dickfeld, el mes anterior, había sido ascendido al cargo de *Kommandeur* en funciones, había perfeccionado, convirtiéndola casi en un arte, la técnica de ataque de picado-y –pasada rápida– muy utilizada por el legendario as Joachim Marseille en fases anteriores de la campaña de Africa, pero que resultaba más adecuada a las características de vuelo del Focke-Wulf:

'Podías aproximarte al objetivo desde arriba o desde abajo a toda velocidad, combinando la sincronización con la puntería. El secreto estaba en hacerlo todo en una pasada. Podía ser desde un lateral o desde abajo, y yo generalmente trataba de abrir fuego a una distancia de unos 50 metros. Con mis camaradas, practicaba descensos rápidos entrando y saliendo de formaciones defensivas. En Africa los pilotos de caza aliados solían utilizar una formación llamada "Lufbery" (un círculo defensivo en que cada aparato protegía la cola del que tenía delante), y a menudo era posible atravesar aquel círculo y derribar a muchos de ellos.'

Y eso fue precisamente lo que hizo el 9 de febrero de 1943:

'Fue al Sur de Túnez, a unos 180 kilómetros. Nos informaron –nuestra base estaba en Kairouan– que los bombarderos y los cazas estaban en camino (B-17 del 301º BG, escoltados por P-38 del 1º FG, que venían a atacar las pistas de aterrizaje de Kairouan). Una *Staffel* estaba ya preparada en sus aparatos y ordené que despegase inmediatamente. Yo era siempre el último en despegar y esperé las ultimas informaciones sobre el rumbo y velocidad del enemigo. Entonces despegué con mi *Schwarm* de cuatro aviones y, tras reunirnos con los demás en el aire, pusimos rumbo hacia los "*dicke Autos und Indianer*" ("Coches Gordos e Indios", es decir los bombarderos pesados y los cazas). Venían por el Oeste, eran unos 24 B-17, 18 P-40, 20 P-38 y un número parecido de Spitfires –puede que algunos de ellos fuesen Hurricanes porque cuando empezó el combate aéreo creí ver también algunos de ellos. Estábamos a unos 7.000 metros y los bombarderos estaban debajo de nosotros, y los P-40 por encima'.

'Cuando iniciamos el ataque contra los bombarderos, los cazas Curtiss se lanzaron sobre nosotros, y entonces fue cuando comenzó el combate aéreo. Después de algún tiempo, los P-40, que no eran tan rápidos como nuestros aviones, formaron un círculo "Lufbery" y yo empecé a atravesarlo desde arriba y desde abajo derribando a varios de ellos. Conseguí derribar seis en unos siete minutos. Por lo que recuerdo del informe del combate, derribé



La tienda de operaciones en la base de Kairouan. Mientras los pilotos del II/JG 2 esperan que de comienzo el briefing, se vigila con cuidado desde la elevación que está detrás la posible aparición de cazas aliados atacando en vuelo bajo. Obsérvese la ametralladora ligera montada sobre trípode empleada para la defensa antiaérea.

uno a las 13.59 y el último a las 14.06. Para entonces la lucha había terminado y todos los aparatos se habían dispersado. Entonces vi algunos P-38 que estaban haciendo pasadas de ametrallamiento debajo de nosotros, y pensé que en aquel momento sólo tenía conmigo cuatro 190. Me lancé contra ellos por sorpresa. Derribé uno desde arriba, volví a ascender y me lancé contra otro derribándole también. Con aquel eran ocho los que derribé aquel día –lo recuerdo bien porque fue uno de los mejores días que tuve jamás.'

En aquella ocasión, Kairouan pudo librarse de sufrir graves daños, pero continuó atrayendo la atención de los bombarderos aliados, y el 23 de febrero, un gran ataque costó la vida del Olt. Wolf von Bülow y también resultó herido el Hptm. Hauenschild, cuya unidad, el III/ZG 2 compartían la base con el *Gruppe* 'Richtofen'.

El 3 de marzo, el Olt. Bühligen derribó otro Spitfire, uno de las dos docenas que escoltaban una formación de B-25 que se disponían a atacar objetivos situados en los alrededores de Mateur. Sin embargo, en esta ocasión su víctima resultó ser el primer Mk IX derribado por la Luftwaffe en el Norte de África. Por fin había comenzado el reequipamiento con este nuevo caza, por el que habían estado clamando desde hacía mucho tiempo los escuadrones dotados con los Spitfire V, pero su tardía aparición tuvo poco efecto en el II/JG 2, que abandonaría aquel teatro de operaciones antes de que acabase el mes. Un trágico contrapunto a la victoria conseguida por Bühligen el 3 de marzo, fue el incidente en el que perdió la vida el Fw. Richard Ebelsbacher, cuyo Fw 190 fue derribado por error por los Bf 109 cerca de Ferryville aquel mismo día.

Entre las últimas victorias del *Gruppe* en Africa se contaban dos B-17, derribados respectivamente por Bühligen y Rudorffer el 12 de marzo durante el curso de un ataque contra Sousse. Con el fracaso de la ofensiva alemana en Kaserine, el fin de las fuerzas del Eje en Túnez estaba próximo. Sin embargo, el II/JG 2 se libró de la debacle final, ya que el *Gruppe* regresó al Norte de Europa a mediados de marzo, donde Erich Rudorffer quedó confirmado como su *Kommandeur*, y empezó a ser reequipado con el Bf 109G-6.

Durante sus cuatro meses de servicio en el Norte de África, el II/JG 2 había derribado unos 150 aviones aliados, frente a la pérdida en combate



A diferencia de los Fw 190 del II/JG 2, los caza-bombarderos del III/ZG 2, con los que compartían la base de Kairouan, están pintados con el camuflaje de manchas estándar y toda la serie de distintivos del teatro de operaciones del Mediterráneo.

de ocho de los suyos, un número similar en accidentes y dos derribados por el fuego propio –el desafortunado Ebelsbacher, derribado por los Bf 109 y otros más abatido por la artillería antiaérea.

Pero esta no fue la desaparición definitiva de los Fw 190 de la JG 2 del campo de batalla del Mediterráneo. Cuando las fuerzas de invasión aliadas asaltaron las costas de Anzio, a unos 45 kilómetros al Sur de Roma, el 22 de enero de 1944, la respuesta alemana fue inmediata. Entre las unidades aéreas trasladadas a Italia en un esfuerzo para contener la cabeza de playa, estaba el I/JG 2 al mando del Mj. Erich Hohagen, llegado poco antes de Aix-en-Provence de combatir las incursiones de los bombarderos pesados contra el Sur de Europa. Los 26 Fw 190A-6 del *Gruppe* fueron desplegados primero en Castiglione del Lago y posteriormente en Canino, cerca de Viterbo, donde pronto intervendrían muy activamente sobre Anzio y todo el perímetro de la zona de batalla. Sin embargo, el Centro de Italia a principios de 1944 no podía compararse con Túnez doce meses antes, y los pilotos de Hohagen se encontraron frente a un número abrumador de aviones aliados. El 17 de febrero, por ejemplo, más de 800 bombarderos se emplearon directamente en apoyo próximo de la cabeza de playa. Enfrentados a unas fuerzas de esa enorme entidad, muchas de ellas dirigidas específicamente contra las bases de la Luftwaffe próximas a las zonas de desembarco, y con las numerosas patrullas habituales de cazas americanos y de la RAF, el I/JG 2 poco podía hacer.

Algunos pilotos consiguieron aumentar sus registros individuales durante su breve despliegue en Italia. Uno de ellos fue el Lt. Siegfried 'Wumm' Lemke, *Staffelkapitän* de la 1ª/JG 2, pero las bajas sufridas por el *Gruppe* superaban con creces los éxitos personales. Los Fw 190 estaban pagando continuamente un alto precio, no solo sobre Anzio en combate contra los Spitfires en una proporción de más de 20 contra 1, sino también más allá del perímetro de la cabeza de playa en combate con los Marauders B-26 escoltados por cazas de la Duodécima Fuerza Aérea táctica que se dedicaban a atacar las líneas de abastecimiento alemanas, y también contra los bombarderos pesados de la Decimoquinta Fuerza Aérea estratégica que bombardeaban las bases de la Luftwaffe.

Semejante desgaste no podía ser soportado durante mucho tiempo, y antes de que terminase el mes de marzo de 1944, el I/JG 2 recibió la orden de regresar a Francia. En la primera semana de abril empezó a trasladarse a Marignane. La segunda, y última, aparición en el Teatro de la Guerra del Mediterráneo de los Fw 190 de la *Jagdgeschwader* 'Richtofen' había terminado.

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

Frustrada por la incapacidad de los italianos para derrotar a las numéricamente inferiores fuerzas aliadas, la *Luftwaffe* llegó al Norte de África con sus Junkers Ju 87, Messerschmitt Bf 109, sus *Zerstörers* Bf 110 y sus Focke-Wulf Fw 190. Pilotos de primera clase como Enneccerus, Sigel y Marseille combatieron en una eficaz campaña apoyando al *Afrika Korps* de Rommel, consiguiendo un número increíble de victorias contra los aliados. Pero sus esfuerzos resultaron baldíos frente al imparable avance aliado.

